MANUEL D'UTILISATION 2006

125 SX, EXC
200 EXC, XC, XC-W
250 SX, EXC, XC, XC-W
300 EXC, XC, XC-W

ART. NR. 3.211.72FR

FRANCAIS



Il est recommande de lire ce manual d'utilisation completement et attentivement avant de se servir pour la premiere fois de la moto.
Porter une attention speciale aux paragraphes marques de la maniere suivante:

⚠ ATTENTION

– SI L'ON NE RESPECTE PAS CES INDICATIONS, IL PEUT S'ENSUIVRE UN DOMMAGE CORPOREL.

⚠ ATTENTION

– LE NON-RESPECT DE CES CONSEILS PEUT ENTRAÎNER UNE DÉTÉRIORATION DE LA MACHINE OU DIMINUER LA SÉCURITÉ.

Veuillez noter ci-dessous les numéros de série de votre motocycle:

Numéro de cadre	
Numéro de moteur	
Numéro de la clef	
Cachet du concessionaire	

Toutes les indications sont données sans engagement de notre part. KTM-Sportmotorcycle AG se réserve en particulier le droit de modifier les données techniques, les prix, les couleurs, les formes, les matériaux, les services, la conception, les équipements etc. et cela sans préavis et sans avoir à en justifier; pareillement certains de ces aspects peuvent être abandonnés ou adaptés aux circonstances locales ; de même, enfin, la fabrication d'un modèle particulier peut être stoppée sans avis préalable. KTM décline toute responsabilité en ce qui concerne les possibilités de livraison, les écarts par rapport aux illustrations et aux descriptions ainsi que pour les fautes d'impression et les erreurs. Les modèles reproduits présentent parfois des équipements spéciaux qui ne font pas partie de l'équipement de série.

Vous venez de faire l’acquisition d’une KTM; permettez-nous de vous féliciter pour votre choix et de vous remercier pour votre confiance.

Vous voilà en possession d’une machine moderne et sportive qui vous procurera beaucoup de plaisir si vous en faites correctement la maintenance et l’entretien. **Avant la première mise en service il convient de lire attentivement le présent manuel d’utilisation afin de se familiariser avec les particularités et les caractéristiques de la moto. Certes cela prend un peu de temps, mais c’est aussi le meilleur moyen de savoir comment adapter au mieux la machine à vos besoins et d’éviter aussi tout risque de blessure. De plus ce manuel contient des indications importantes sur l’entretien.** Quand il a été mis sous presse, il tenait compte des derniers développements sur ce modèle. Depuis il est possible que de petites améliorations aient encore été apportées.
Ce manuel d’utilisation est aussi un élément important de la moto. En cas de revente de celle-ci, il conviendrait de le donner au nouveau propriétaire.

Nous attirons particulièrement l'attention sur le fait que les travaux caractérisés par * dans le chapitre „travaux sur la partie-cycle et le moteur“ doivent être réalisés par un atelier KTM. Si ces travaux se révèlent nécessaires au cours d'une compétition, ils doivent être effectués par un mécanicien qualifié.

Pour votre propre sécurité n'utilisez que des pièces détachées et des accessoires agréés par KTM. KTM ne supporte aucune garantie pour les produits non agréés et ne saurait être rendu responsable des dommages qui pourraient résulter de leur utilisation.

Il est impératif de respecter les prescriptions de rodage ainsi que les intervalles de révision et d’entretien. Cela contribue de manière essentielle à prolonger la durée de vie de votre machine. Il est nécessaire de faire effectuer les révisions dans un atelier KTM afin de conserver le bénéfice de la garantie.

Le tout-terrain est un sport merveilleux, que l'on doit pouvoir goûter pleinement. Toutefois il peut engendrer des problèmes d'environnement et des conflits avec autrui. En utilisant la moto de manière responsable on désamorce ces problèmes avant même qu'ils n'apparaissent. Afin d'assurer la pérennité du sport moto, assurez-vous que vous restez dans la norme légale, montrez du respect pour l'environnement et pour les droits d'autrui.

Nous vous souhaitons un maximum de plaisir!

KTM-SPORTMOTORCYCLE AG
5230 MATTIGHOFEN, AUSTRIA

PJ: Catalogue des pièces détachées - Parie-cycle & moteur

Les motos de sport KTM sont conçues et réalisées pour résister aux contraintes ordinaires dans des compétitions normales.
Les machines correspondent aux catégories et aux règlements actuels des fédérations internationales.

Afin de permettre un fonctionnement sans défaut et pour éviter une usure prématurée il convient de respecter les instructions consignées dans le manuel d'utilisation en ce qui concerne l'entretien, la maintenance et les réglages du moteur et de la partie-cycle. Un mauvais réglage de la partie-cycle peut entraîner des dégâts et des ruptures de certains éléments (voir chapitre Contrôle du réglage de base de la partie-cycle).

Les travaux d'entretien consignés dans le "tableau de graissage et d'entretien" doivent impérativement être effectués dans un atelier KTM et être attestés dans le carnet de service après-vente, autrement la garantie ne saurait s'appliquer.

Il faut employer les carburants et lubrifiants indiqués dans le manuel d'utilisation, ou des produits aux spécifications de même nature, et les utiliser selon le plan d'entretien.

Pour les dommages et les dommages dérivés dus à des modifications et des transformations de la machine, la garantie ne saurait être prise en compte.

L'utilisation des motos dans des conditions extrêmes, par exemple des terrains profondément boueux ou détrempés, peut mener à une usure au-delà de la normale d'éléments tels que les freins ou la transmission. Il peut en résulter que la révision ou le remplacement des pièces d'usure doivent être faits avant la limite indiquée dans le plan d'entretien.

LES MODÈLES SX/SXS ET XC NE SONT PAS HOMOLOGUÉS POUR UN USAGE SUR LA VOIE PUBLIQUE.
Les modèles EXC peuvent être utilisés sur la voie publique uniquement dans les versions homologuées (bridées) et non transformées. **Sans cette restriction de puissance (donc si elles sont débridées), ces machines ne peuvent être utilisées que sur des terrains spéciaux et non plus sur la voie publique.**
Les modèles EXC sont conçus pour des épreuves d'enduro et **non pas pour un usage principal en cross.**

MOTOS TOUT-TERRAIN DEUX TEMPS SUR ROUTE
Les modèles KTM EXC et XC-W ont été développés sans compromis pour une utilisation en tout-terrain. Ils ne sont pas réellement destinés à une utilisation prolongée sur les voies publiques. Une telle utilisation exige tout autre chose du moteur et nécessite une adaptation aux nouvelles conditions.
Il convient alors de consulter son agent KTM.



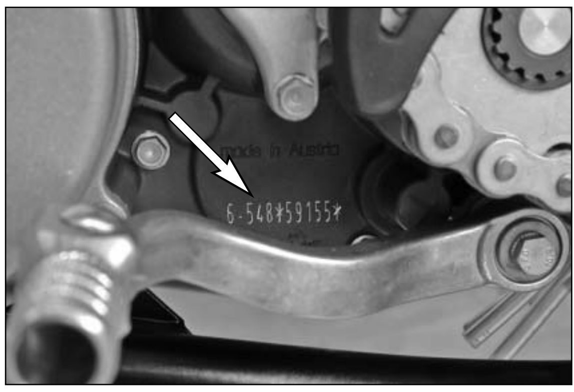
Dans l'esprit de la norme internationale de qualité ISO 9001 KTM utilise des standards qui permettent une qualité maximum du produit.

EMPLACEMENT DES NUMEROS DE SERIE »



Numéro de cadre

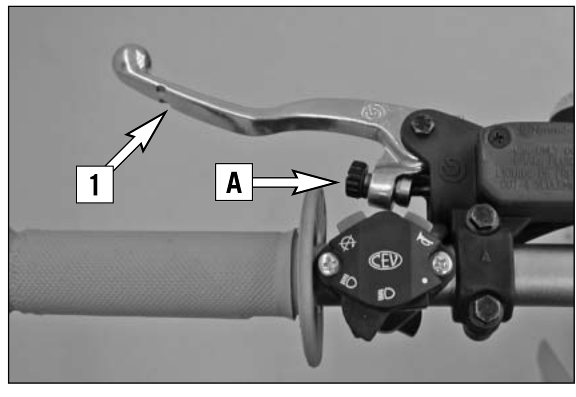
Le numéro de cadre se situe à droite sur la colonne de direction. Notez ce numéro dans l'espace prévu à la première page.



Type et numéro de moteur

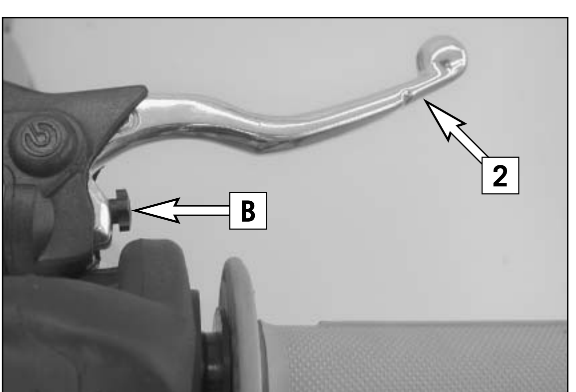
Le numéro et le type du moteur sont gravés à gauche sur le carter, sous le pignon de sortie de boîte. Noter ces numéros sur la page 1.

ORGANES DE COMMANDE »



Levier d'embrayage

La poignée d'embrayage **[1]** est à gauche au guidon. La vis de réglage **[A]** permet de faire varier la position de base (cf. Travaux d'entretien).
L'embrayage est à commande hydraulique et la garde se règle d'elle-même.

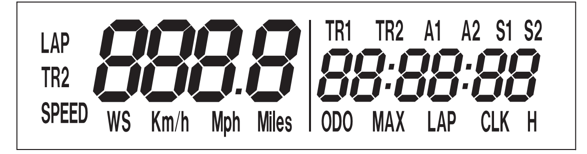


Levier de frein à main

Le levier de frein **[2]** à main est monté à droite du guidon. La vis de réglage **[B]** permet de faire varier la position de base de la poignée (cf. Travaux d'entretien).

Compteur électronique

L'écran du compteur électronique est activé dès qu'on appuie sur une touche ou que le capteur pour la roue envoie un signal. L'écran est activé quand le moteur tourne.
L'indication sur l'écran disparaît quand on n'appuie sur aucune touche dans l'espace d'une minute ou quand le capteur pour la roue ne fournit aucun signal.
La touche **O** permet de changer de mode d'affichage.
Les touches **+** et – commandent certaines fonctions.



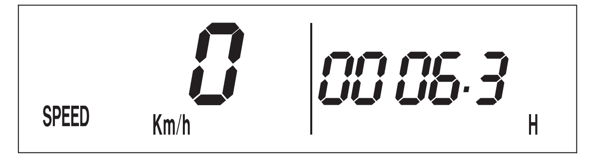
TEST

En test de fonctionnement de l'écran, tous les segments d'affichage s'allument un court instant.



WS (wheel size)

L'indication change et le développement de la roue avant exprimé en millimètres s'affiche un court instant (2205 mm correspondent à une roue de 21'' avec le pneu d'origine).
Puis le compteur repasse au dernier mode d'affichage précédemment programmé.



Mode SPEED / H (heures d'utilisation)

A la livraison ne sont activés que les modes d'affichage SPEED / H et SPEED / ODO. Quand l'écran est actif et que la roue avant ne tourne pas, c'est SPEED / H qui s'affiche. Dès que la roue avant se met à tourner, on passe automatiquement au mode SPEED / ODO.

SPEED indique la vitesse.

H indique le nombre d'heures d'utilisation. Le compteur d'heures enregistre dès que le moteur est démarré. La valeur ne peut pas être modifiée.
Sur les modèles tout-terrain les intervalles entre les révisions sont donnés en partie en heures d'utilisation. Le compteur d'heures est alors très utile.



Mode d'affichage SPEED / ODO (Odomètre)

Sur le mode SPEED / ODO sont affichées la vitesse et la distance totale parcourue.
Quand la roue avant arrête de tourner, on passe automatiquement au mode SPEED / H.

Touche **+**	sans fonction
Touche –	sans fonction
Touche **O** rapidement	passe au mode suivant
Touche **O** 3 secondes	passe au mode suivant

Le compteur électronique a beaucoup de modes d'affichage (fonctions) qu'il est possible d'activer (de faire apparaître). Voir paragraphe : activage et désactivage des modes d'affichage.

Activage et désactivage des modes d'affichage

Quand on est sur le mode SPEED / H, appuyer durant trois secondes sur la touche **O** pour arriver dans le menu SETUP. Les diverses fonctions actives s'affichent. L'indication qui clignote peut être activée avec la touche **+** et désactivée avec la touche –.
Pour enregistrer la sélection, appuyer trois secondes sur la touche **O**. Quand on n'appuie sur aucune touche durant 20 secondes, la sélection s'enregistre automatiquement et l'on passe au mode SPEED / H.

Touche **+**	active l'indication qui clignote
Touche –	désactive l'indication qui clignote
Touche **O** rapidement	passe à l'indication suivante sans modification
Touche **O** 3 secondes	lance SETUP enregistre la sélection et passe au mode SPEED / H

Les modes suivant s peuvent être activés :

TR1	Tripmaster 1
TR2	Tripmaster 2
A1	Vitesse moyenne 1
A2	Vitesse moyenne 2
S1	Chronomètre 1
S2	Chronomètre 2
CLK	Montre
LAP	Temps au tour
MAX	Vitesse maximale
KMH/MPH	Affichage en kilomètres ou en miles (voir paragraphe : kilomètres ou miles)

Quand on a activé tous les modes d'affichage, ceux-ci peuvent être appelés dans l'ordre suivant :

Mode d'affichage SPEED / CLK (heure)

CLK indique l'heure en heures, minutes et secondes.

Touche **+**	pas de fonction
Touche –	pas de fonction
Touche **O** rapidement	passe au mode d'affichage suivant
Touche **O** 3 secondes	menu de la montre

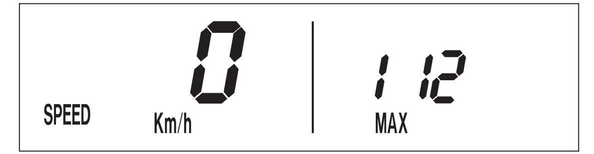
Pour le réglage de la montre, voir paragraphe : réglage de la montre



Mode d'affichage SPEED / LAP (temps au tour)

Avec le chronomètre manuel il est possible d'enregistrer jusqu'à 10 temps au tour. On peut les consulter sous le mode LAP / LAP (voir ci-dessous).
LAP indique le temps au tour en heures, minutes et secondes.

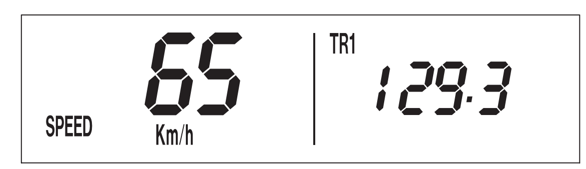
Touche **+**	lance et arrête le chronomètre, le temps n'est pas remis à 0
Touche –	arrête le chronomètre, enregistre le temps au tour et relance le chronomètre. Le temps recommence à 0. De cette manière on peut enregistrer 10 temps au tour. Quand le temps continue à s'égrener après qu'on a appuyé sur la touche -, c'est que les 10 espaces mémoire sont occupés. On peut effacer tous les temps au tour en appuyant sur la touche **O** durant 3 secondes dans le mode SPEED / LAP.
Touche **O** rapidement	passe au mode d'affichage suivant. Quand aucun temps au tour n'est enregistré ou que la moto roule, on saute le mode LAP / LAP
Touche **O** 3 secondes	efface toutes les valeurs LAP



Mode d'affichage LAP / LAP (Affichage des temps au tour)

Fonctionne seulement si des temps au tour ont été enregistrés et si la roue avant ne tourne pas. Indique le numéro du tour et le temps en heures, minutes et secondes. On passe au temps suivant en appuyant sur la touche **+**.
On peut effacer les temps enregistrés en appuyant durant 3 secondes sur la touche **O** dans le mode d'affichage SPEED / LAP.

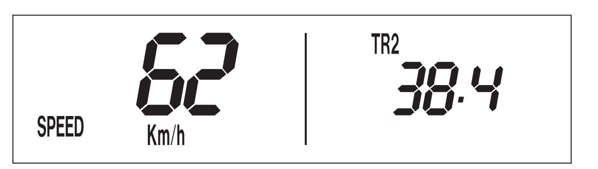
Touche **+**	passe au temps suivant
Touche –	sans fonction
Touche **O** rapidement	passe au mode suivant
Touche **O** 3 secondes	passe au mode suivant



Mode d'affichage SPEED / MAX (vitesse maximale)

MAX indique la vitesse maximale atteinte et est toujours activé.

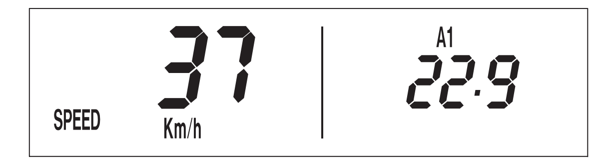
Touche **+**	sans fonction
Touche –	sans fonction
Touche **O** rapidement	passe au mode suivant
Touche **O** 3 secondes	efface la valeur MAX



Mode d'affichage SPEED / TR1 (Tripmaster 1)

Le tripmaster 1 est toujours en fonctionnement et compte jusqu'à 999,9. Il permet l'indication de la distance d'une étape ou entre deux pleins d'essence. TR1 est couplé à A1 (Vitesse moyenne 1) et S1 (Chronomètre 1). Le calcul de ces valeurs débute avec la première impulsion transmise par le capteur pour la roue avant (quand la roue se met à tourner) et s'arrête 3 secondes après la dernière impulsion (la roue avant ne tourne plus).
Si l'on dépasse 999,9 les valeurs TR1, A1 et S1 s'effacent automatiquement.

Touche **+**	sans fonction
Touche –	sans fonction
Touche **O** rapidement	passe au mode suivant
Touche **O** 3 secondes	efface les valeurs TR1, S1, A1



Mode d'affichage SPEED / TR2 (Tripmaster 2)

Le tripmaster 2 est toujours en fonctionnement et compte jusqu'à 999,9. A l'inverse du tripmaster 1, la valeur indiquée peut être modifiée avec les touche **+** et –. C'est une fonction très intéressante quand on roule d'après un road-book.

Touche **+**	augmente la valeur TR2
Touche –	réduit la valeur TR2
Touche **O** rapidement	passe au mode suivant
Touche **O** 3 secondes	efface la valeur TR2

Mode d'affichage SPEED / A1 (Vitesse moyenne 1)

A1 indique la vitesse moyenne en utilisant pour le calcul TR1 (Tripmaster 1) et S1 (Chronomètre 1). Le calcul commence avec la première impulsion donnée par le capteur pour la roue et s'arrête 3 secondes après la dernière impulsion.

Touche **+**	sans fonction
Touche –	sans fonction
Touche **O** rapidement	passe au mode suivant
Touche **O** 3 secondes	efface les valeurs TR1, S1, A1

SPEED 52 Km/h A2 41.4

Mode d'affichage SPEED / A2 (Vitesse moyenne 2)

A2 indique la vitesse moyenne en utilisant pour le calcul TR2 (Tripmaster 2) et S2 (Chronomètre 2).
La valeur indiquée peut être différente de la vitesse moyenne réelle si TR2 a été modifié manuellement ou si S2 n'a pas été stoppé quand on s'est arrêté.

Touche **+**	sans fonction
Touche –	sans fonction
Touche **O** rapidement	passe au mode suivant
Touche **O** 3 secondes	passe au mode suivant

SPEED 31 Km/h S1 00:18:52

Mode d'affichage SPEED / S1 (Chronomètre 1)

S1 indique le temps écoulé, sur la base de TR1, et enregistre dès que le capteur pour la roue envoie des impulsions. Le calcul commence avec la première impulsion donnée par le capteur et s'arrête 3 secondes après la dernière impulsion.

Touche **+**	sans fonction
Touche –	sans fonction
Touche **O** rapidement	passe au mode suivant
Touche **O** 3 secondes	efface les valeurs TR1, S1, A1

SPEED 36 Km/h S2 00:06:17

Mode d'affichage SPEED / S2 (Chronomètre 2)

S2 est un chronomètre manuel. On le fait démarrer en appuyant sur la touche **+**, en appuyant à nouveau on l'arrête. En appuyant à nouveau encore sur la touche **+**, on le relance.
En appuyant rapidement sur la touche **O** on passe au mode d'affichage suivant. Quand S2 fonctionne à l'arrière-plan et que l'on est dans un autre mode d'affichage, S2 clignote pour indiquer qu'il est en fonctionnement. Pour arrêter S2, il faut passer dans le mode d'affichage SPEED / S2 et appuyer sur la touche **+**.

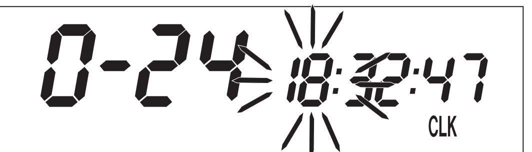
Touche **+**	fait démarrer et arrête le chronomètre
Touche –	sans fonction
Touche **O** rapidement	passe au mode suivant
Touche **O** 3 secondes	efface la valeur S2

TR1 TR2 A1 A2 S1 S2
Km/h Mph ODO MAX LAP CLK H

Kilomètres ou miles

On peut changer d'unité (kilomètre ou mile). La valeur ODO est conservée et recalculée en fonction de l'unité. Les valeurs TR1, A1, S1, TR2 et A2 sont effacées.
Pour changer d'unité, passer dans le mode SPEED / H et appuyer trois secondes sur la touche **O** pour passer dans le menu SETUP. Appuyer autant de fois que nécessaire sur la touche **O** pour que KMH / MPH clignote. Appuyer rapidement sur la touche **+** pour arriver à la sélection. Appuyer sur la touche **+** pour KMH ou sur la touche – pour MPH.
Pour enregistrer, appuyer une fois rapidement sur la touche **O** puis pendant 3 secondes de manière à passer au mode SPEED / H.
Si l'on n'appuie sur aucune touche pendant 20 secondes, l'enregistrement se fait automatiquement, de même que le passage au mode SPEED / H.

Touche **+**	entre dans la sélection active la valeur KMH
Touche –	active la valeur MPH
Touche **O** rapidement	passe au mode suivant passe de la sélection au menu SETUP
Touche **O** 3 secondes	enregistre et ferme le menu SETUP



Réglage de l'heure

Pour régler la montre, arrêter le moteur, passer dans le mode SPEED / CLK et appuyer durant 3 secondes sur touche **O**. La valeur qui clignote peut être modifiée au moyen des touche **+** et **–**. En appuyant sur la touche **O** on passe à la valeur suivante. 0-12 indique les heures sur une échelle de 12, 0-24 sur une échelle de 24.
Pour enregistrer les valeurs, appuyer durant 3 secondes sur la touche **O**.
Si l'on n'appuie sur aucune touche durant 20 secondes, les valeurs sont enregistrées automatiquement et l'on passe dans le mode SPEED / CLK.

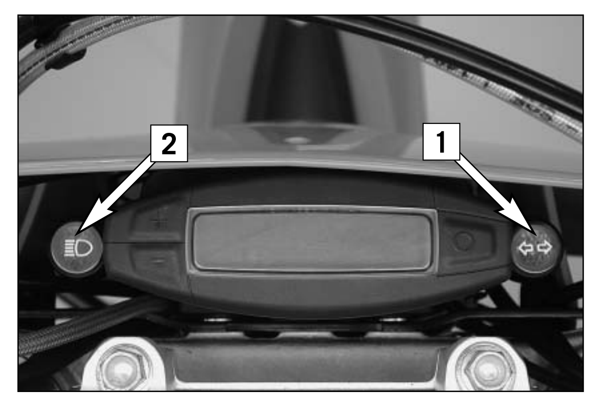
Touche **+**	temps +
Touche **–**	temps –
Touche **O** rapidement	passe à la valeur suivante
Touche **O** 3 secondes	démarre SETUP enregistre l'heure et passe au mode SPEED / CLK

moto à l'arrêt	la moto roule	TABLEAU RÉCAPITULATIF DES FONCTIONS DU COMPTEUR ÉLECTRONIQUE				
		Affichage	Touche **+ rapidement**	Touche **– rapidement**	Touche **O rapidement**	Touche **O 3 secondes**
X		**SPEED / H**	sans fonction	sans fonction	mode d'affichage suivant	affichage menu Setup
X	X	**SPEED / CLK**	sans fonction	sans fonction	mode d'affichage suivant	réglage menu heure
X	X	**SPEED / LAP**	lance - arrête LAP, la valeur LAP est conservée	arrête LAP, enregistre la valeur LAP, met LAP à 0	mode d'affichage suivant	efface toutes les valeurs LAP
X		**LAP / LAP**	valeur suivante	sans fonction	mode d'affichage suivant	mode d'affichage suivant
X	X	**SPEED / MAX**	sans fonction	sans fonction	mode d'affichage suivant	efface MAX
	X	**SPEED / ODO**	sans fonction	sans fonction	mode d'affichage suivant	mode d'affichage suivant
X	X	**SPEED / TR1**	sans fonction	sans fonction	mode d'affichage suivant	efface TR1, S1, A1
X	X	**SPEED / TR2**	augmente la valeur TR2	réduit la valeur TR2	mode d'affichage suivant	efface TR2
X	X	**SPEED / A1**	sans fonction	sans fonction	mode d'affichage suivant	efface TR1, S1, A1
X	X	**SPEED / A2**	sans fonction	sans fonction	mode d'affichage suivant	mode d'affichage suivant
X	X	**SPEED / S1**	sans fonction	sans fonction	mode d'affichage suivant	efface TR1, S1, A1
X	X	**SPEED / S2**	lance - arrête S2	sans fonction	mode d'affichage suivant	efface S2

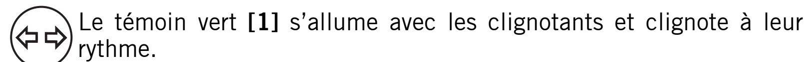
Si tout d'un coup CLK, LAP, MAX, TR1, TR2, A1, A2, S1 et S2 sont effacés c'est que la pile du compteur électronique est à plat et doit être remplacée (voir paragraphe : changement de la pile du compteur électronique).

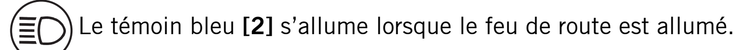
Au titre des accessoires on peut se procurer un bouton de tripmaster qui permet de commander les fonctions du compteur électronique à partir du guidon.

FRANCAIS



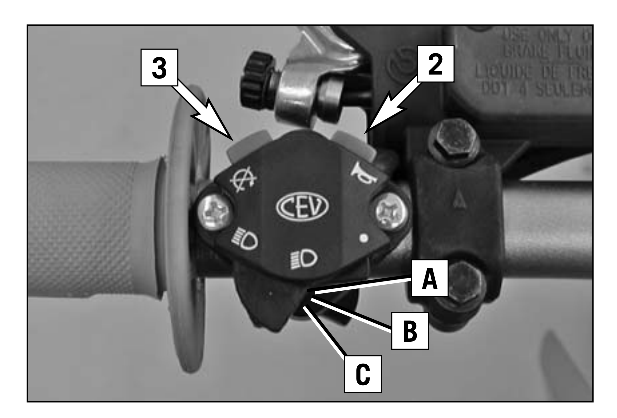
Temoins


Le témoin vert **[1]** s'allume avec les clignotants et clignote à leur rythme.


Le témoin bleu **[2]** s'allume lorsque le feu de route est allumé.

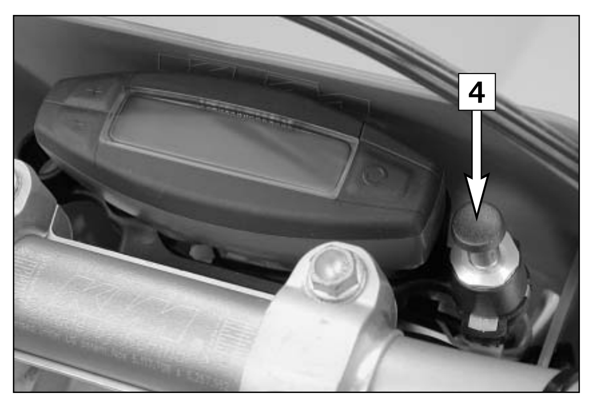
Bouton de masse (SX)

Le bouton de masse **[1]** permet d'arrêter le moteur. Il met l'allumage en court-circuit.



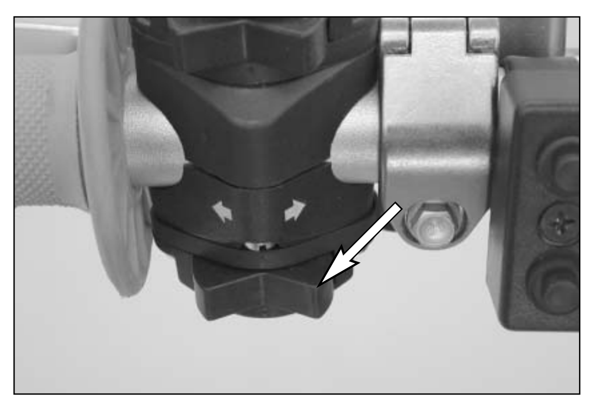
Commodo (EXC)

Le bouton d'éclairage a 2 ou 3 positions
[A] = pas d'éclairage (certains modèles ne permettent pas qu'on éteigne le phare).
[B] = feu de croisement (code)
[C] = feu de route (phare)
Le bouton **[2]** sert à actionner le klaxon.
Le bouton de masse rouge **[3]** sert à arrêter le moteur. Appuyer sur le bouton jusqu'à l'arrêt du moteur.



Bouton de phare (XC-W)

Sur ce modèle on allume le phare en tirant sur le bouton **[4]**.

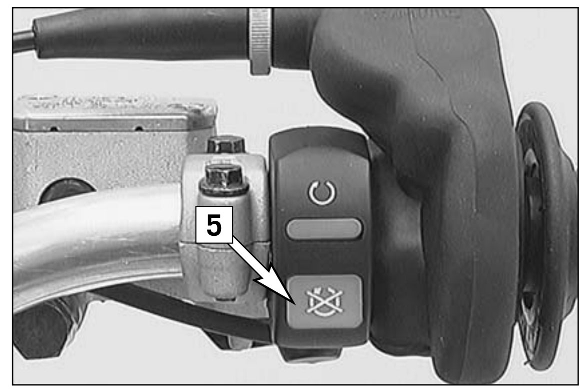


Bouton de clignotants

Le bouton de clignotants n'est pas intégré et se monte à gauche au guidon. Le faisceau est réalisé de telle manière que l'ensemble des clignotants puisse se démonter pour un usage en tout-terrain. Le fonctionnement du reste de l'installation électrique n'en est pas altéré.

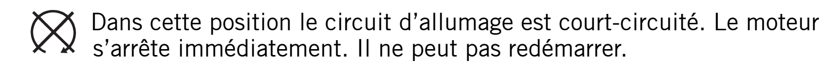
⇦ clignotant gauche

⇨ clignotant droit

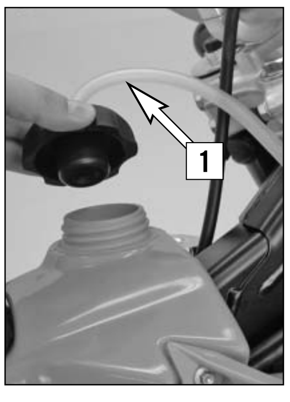


Bouton d'arrêt d'urgence (AUS)

Le bouton d'arrêt d'urgence **[5]** se trouve près de la poignée de gaz. Il est conçu avant tout comme élément de sécurité en cas d'urgence. Normalement le circuit doit être fermé.


Dans cette position le circuit d'allumage est court-circuité. Le moteur s'arrête immédiatement. Il ne peut pas redémarrer.

Dans cette position le circuit d'allumage est fermé, le moteur doit démarrer si on le lance.





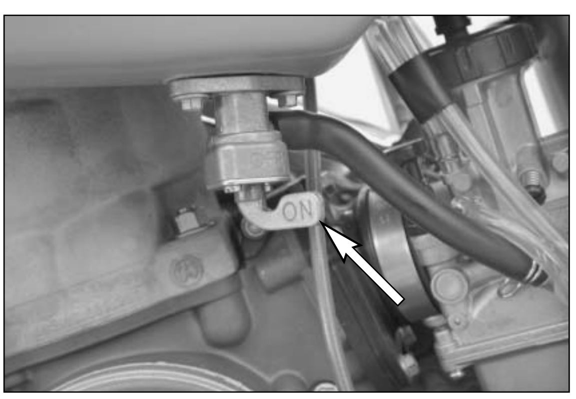
Bouchon de réservoir

Ouverture: Tourner le bouchon dans le sens inverse de celui des aiguilles d'une montre.
Fermeture: Mettre le bouchon, le faire tourner dans le sens des aiguilles d'une montre.

Bouchon de réservoir (XC, XC-W)

Ouverture: Tourner le bouchon d'environ 45° dans le sens inverse de celui des aiguilles d'une montre.
Fermeture: Mettre le bouchon en place et le faire tourner d'environ 45° dans le sens des aiguilles d'une montre.

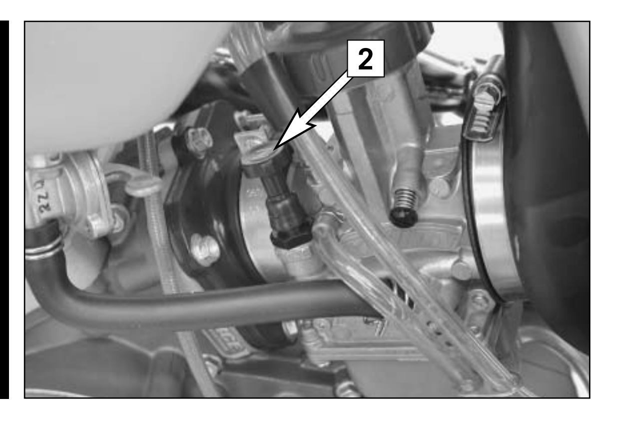
Positionner le tuyau de mise à l'air **[1]** de manière à ce qu'il ne fasse pas de croc.



Robinet d'essence

OFF Dans cette position le robinet est fermé. Le carburant ne parvient pas au carburateur.
ON Lors de l'utilisation mettre le levier sur la position ON. Ainsi l'essence arrive au carburateur. Le réservoir se vide alors à l'exception de la réserve.
RES Cette réserve n'est utilisée que si l'on passe sur la position RES. Ne pas oublier de revenir en position ON après avoir fait le plein.
Réserve sur le réservoir de 8,5 litres . . . . .1,3 litre
Réserve sur le réservoir de 10 litres . . . . .1,7 litre

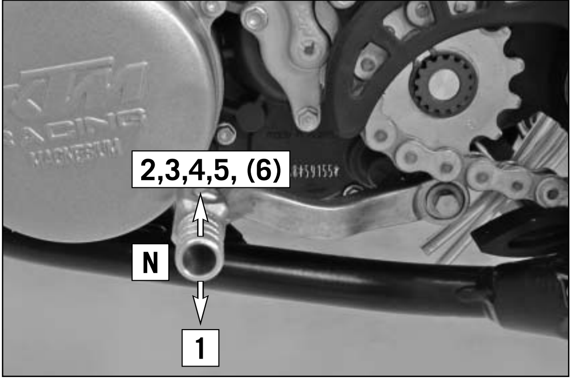
	OFF	ON	RES
SX			
XC EXC	OFF	ON	RES



Starter

Lorsqu'on tire le bouton de starter **[2]** jusqu'en butée, on ouvre dans le carburateur un passage par où le moteur peut aspirer un supplément d'essence. Il en résulte un mélange air-essence "riche", comme il est nécessaire pour un démarrage à froid. Quand on repousse le bouton, le passage dans le carburateur se trouve à nouveau fermé.



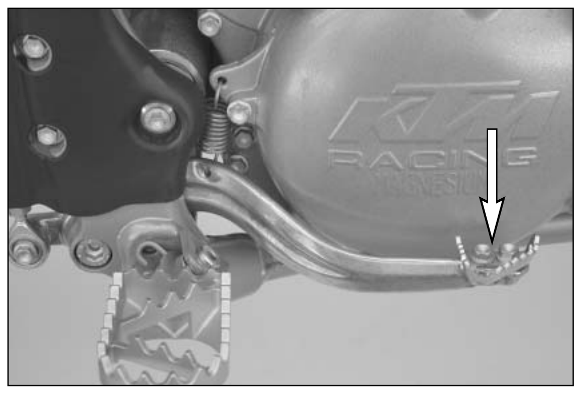


Selecteur

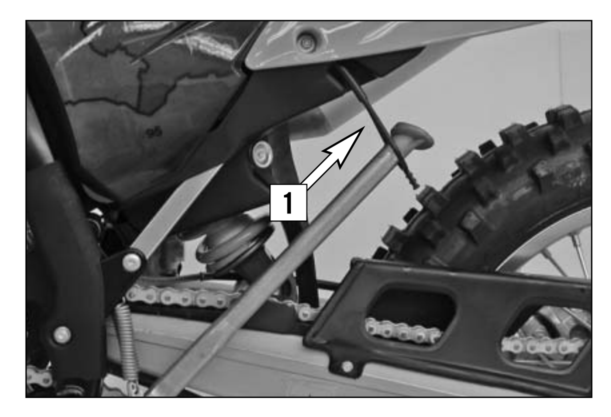
Le sélecteur se trouve à gauche sur le moteur. L'illustration montre la position des différentes vitesses. La position neutre, c'est-à-dire le point mort, se suite entre la 1ère et la 2ème vitesse.



Kick
Le kick se trouve sur la droit du moteur. Il est repliable.



Pédale de frein principal
La pédale de frein principal se trouve devant le repose-pied droit. La position de base peut être adaptée à votre position d'assise (Cf. travaux de maintenance).



Béquille latérale
Avec le pied appuyer la béquille sur le sol et faire porter dessus le poids de la moto.
Faire attention àce que le sol soit dur et que la moto tienne bien. Quand on roule entout-terrain on peut fixer la béquille en plus avec le caoutchouc **[1]**.

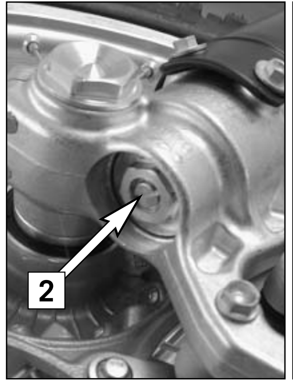


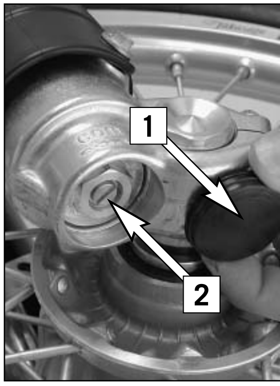
Antivol de direction
L'antivol placé sur la colonne de direction permet de bloquer le véhicule. Pour fermer, tourner le guidon complètement à droite, introduire la clé, la tourner vers la gauche, l'enfoncer, la tourner vers la droite et la retirer.

! ATTENTION

NE JAMAIS LAISSER LA CLEF DANS LA SERRURE D'ANTIVOL. LORSQUE L'ON AMÈNE LA FOURCHE EN BUTÉE À GAUCHE, LA CLEF PEUT ÊTRE TORDUE.



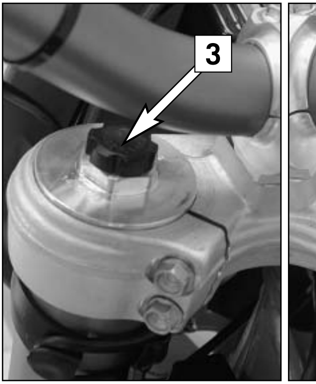


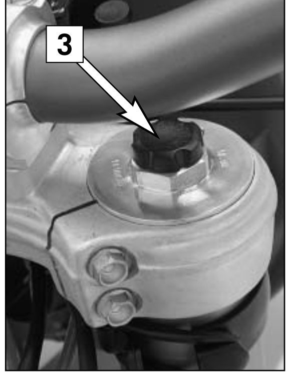


Réglage de la compression de la fourche

L'amortissement hydraulique à la compression détermine le comportement de la fourche quand elle s'enfonce.Enlever le capuchon **[1]**.
Le degré d'amortissement à la compression se détermine avec les vis de réglage **[2]** situées à l'extrémité inférieure de chaque bras de fourche.
En tournant dans le sens des aiguilles d'une montre, on augmente l'amortissement; en tournant dans le sens contraire, on le réduit.
REGLAGE DE BASE:
- Tourner le bouton dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'en butée.
- Revenir en arrière d'un nombre de crans correspondant au type de fourche.

Typ WP Suspension 14187B01 . . . . .18 crans
Typ WP Suspension 14187B02 . . . . .20 crans
Typ WP Suspension 14187B03 . . . . .18 crans
Typ WP Suspension 14187B04 . . . . .20 crans





Réglage de la détente de la fourche

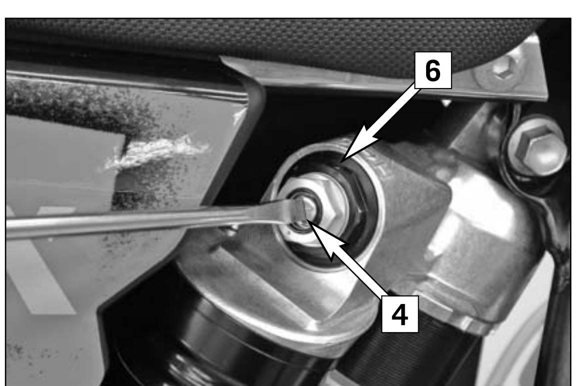
L'amortissement hydraulique à la détente détermine le comportement de la fourche quand elle se détend.
Le systéme d'amortissement à la peut de régler avec la molette **[3]**.
En tournant dans le sens des aiguilles d'une montre, on augmente l'amortissement; en tournant dans le sens contraire, on le réduit.
REGLAGE DE BASE:
- Tourner le bouton dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'en butée.
- Revenir en arrière d'un nombre de crans correspondant au type de fourche.

Typ WP Suspension 14187B01 . . . . .20 crans
Typ WP Suspension 14187B02 . . . . .21 crans
Typ WP Suspension 14187B03 . . . . .20 crans
Typ WP Suspension 14187B04 . . . . .21 crans



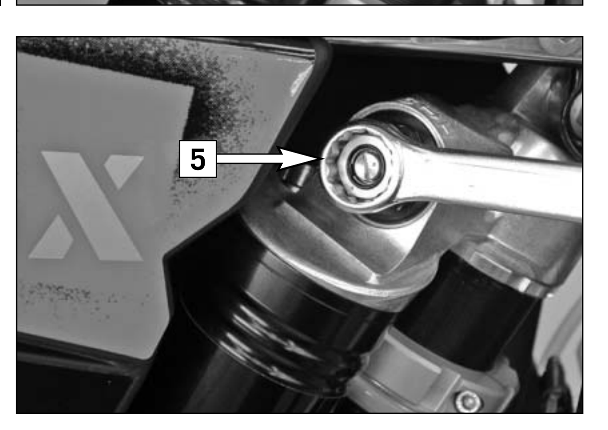
Amortissement à la compression de l'amortisseur (SX)

L'amortisseur des modèles SX permet un réglage séparé de l'amortissement à la compression pour petite et grande vitesse (Dual Compression Control).
L'appellation petite et grande vitesse concerne la rapidité du mouvement de l'amortisseur quand il s'enfonce et non pas l'allure de la moto.
Le système petite et grande vitesse présente des recouvrements: pour un enfoncement de l'amortisseur de vitesse lente jusqu'à normale, c'est principalement la partie „petite vitesse" du système qui entre en ligne de compte.
La partie „grande vitesse" joue son rôle pour un enfoncement rapide.
Quand on tourne dans le sens des aiguilles d'une montre, l'amortissement augmente. Dans le sens contraire, il se réduit.



RÉGLAGE DE BASE „PETITE VITESSE":
- Visser la vis de réglage **[4]** avec un tournevis dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'en butée.
- Tourner dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre du nombre de crans correspondant au type de l'amortisseur.

Typ WP Suspension 12187B01 . . . . .15 crans
Typ WP Suspension 12187B03 . . . . .15 crans

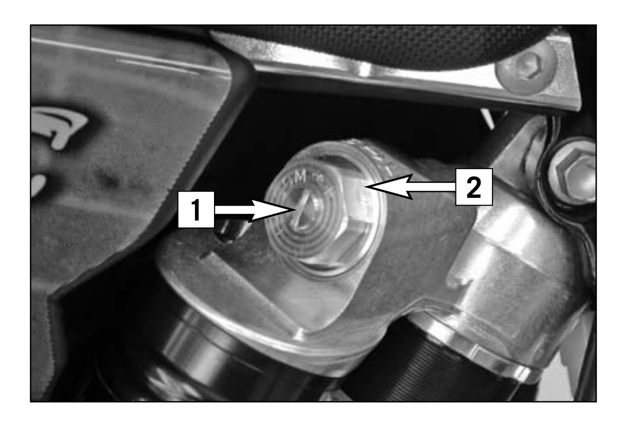


RÉGLAGE DE BASE „GRANDE VITESSE":
- Tourner la vis de réglage **[5]** au moyen d'une clef à oeil jusqu'en butée, et cela dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre.
- Tourner dans le sens des aiguilles d'une montre du nombre de tours correspondant au type de l'amortisseur.

Typ WP Suspension 12187B01 . . . . .2,5 tours
Typ WP Suspension 12187B03 . . . . .2,5 tours

⚠ ATTENTION

L'AMORTISSEUR EST REMPLI D'AZOTE SOUS HAUTE PRESSION. NE PAS ESSAYER DE LE DÉMONTER OU TENTER DE LE RÉPARER SOI-MÊME. ON POURRAIT SE BLESSER GRAVEMENT.
NE JAMAIS TOUCHER À LA GROSSE VIS NOIRE **[6]** (24 MM).



Amortissement à la compression de l'amortisseur (XC-W, EXC)

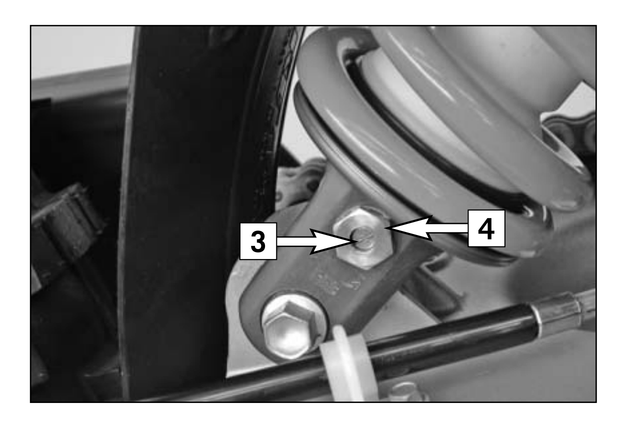
Sur les modèles XC-W et EXC on peut régler l'amortissement à la compression (Mono Compression Control).
Le degré d'amortissement se règle au moyen de la vis **[1]** Utiliser pour cela un tournevis. Quand on tourne dans le sens des aiguilles d'une montre on augmente l'amortissement, dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre, on le diminue.

RÉGLAGE DE BASE:
- Tourner la vis de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'en butée.
- Revenir en arrière d'un nombre de crans correspondant au type de l'amortisseur.

Typ WP Suspension 12187B02 . . . . .15 crans
Typ WP Suspension 12187B04 . . . . .15 crans

⚠ ATTENTION

L'AMORTISSEUR EST REMPLI D'AZOTE SOUS HAUTE PRESSION. NE PAS ESSAYER DE LE DÉMONTER OU TENTER DE LE RÉPARER SOI-MÊME. ON POURRAIT SE BLESSER GRAVEMENT.
NE JAMAIS TOUCHER À LA GROSSE VIS NOIRE **[2]** (24 MM).



Réglage de la détente de l'amortisseur (SX, XC, EXC)

L'amortissement à la détente peut se régler au vis de réglage **[3]** (REB). En tournant à droîte on augmente l'amortissement; en tournant à gauche on le réduit.

RÉGLAGE DE BASE:
- Tourner la vis de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'en butée.
- Revenir en arrière d'un nombre de crans correspondant au type de l'amortisseur.

Typ WP Suspension 12187B01 . . . . .22 crans
Typ WP Suspension 12187B02 . . . . .22 crans
Typ WP Suspension 12187B03 . . . . .22 crans
Typ WP Suspension 12187B04 . . . . .22 crans

⚠ ACHTUNG

L'AMORTISSEUR EST REMPLI D'AZOTE SOUS HAUTE PRESSION. NE PAS ESSAYER DE LE DÉMONTER OU TENTER DE LE RÉPARER SOI-MÊME. ON POURRAIT SE BLESSER GRAVEMENT.
NE JAMAIS TOUCHER À LA GROSSE VIS NOIRE **[4]** (15 MM).

Remarques concernant la mise en service

- S'assurer que les travaux nécessaires lors de la livraison de la machine ont été effectués par l'agent KTM. Lors de la remise de la moto sont également remis l'Attestation de livraison et le Carnet d'entretien.
- Avant la mise en service il faut lire le manuel d'utilisation avec attention et en entier. De plus sont jointes des notices d'utilisation concernant la fourche et l'amortisseur. Il convient d'en prendre connaissance également.
- Se familiariser avec les commandes.
- Régler la poignée d'embrayage, la poignée de frein et la pédale de frein de manière à ce que leur position convienne bien au pilote.
- Sur un parking vide ou en terrain pas trop difficile, s'habituer aux réactions de la machine avant d'entreprendre un grand trajet. Rouler également très lentement et debout sur les repose-pieds afin de bien sentir la machine.
- Toujours tenir le guidon à deux mains et laisser les pieds sur les repose-pieds.
- Ne pas laisser le pied sur le frein, sinon les plaquettes lèchent constamment le disque et chauffent.
- On ne peut emmener un passager que si la machine est équipée et réceptionnée pour cela. Le passager doit se tenir aux poignées ou au pilote, et mettre ses pieds sur les repose-pieds.
- Ne pas modifier la machine et toujours utiliser des pièces détachées KTM d'origine. Des pièces d'une autre provenance peuvent diminuer la sécurité de la moto.
- La répartition des masses influence beaucoup le comportement d'une moto. Si vous emportez des bagages, fixez-les le plus près possible du centre du véhicule, et répartissez les poids harmonieusement sur la roue avant et la roue arrière. Ne pas dépasser le poids total roulant autorisé ainsi que la répartition avant/arrière. Le poids total roulant comprend:
  - le poids de la moto en ordre de marche avec les pleins
  - le poids des bagages
  - le poids du pilote et du passager avec leur équipement, dont le casque en particulier.
- Respecter les prescriptions de rodage.

Rodage

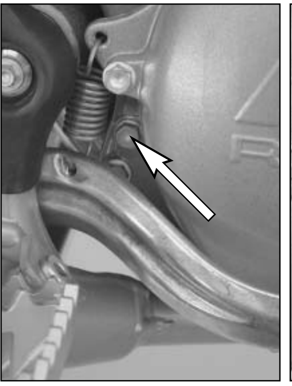
Quelle que soit la finesse de l'usinage, les pièces en contact se font les unes aux autres, c'est pourquoi il faut roder un moteur. Durant les 500 premiers kilomètres ou les 5 premières heures d'utilisation on ne poussera pas la mécanique à fond.
Il faut roder à régime modéré mais en changeant souvent de régime.

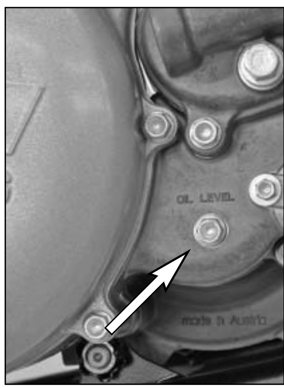
! ATTENTION

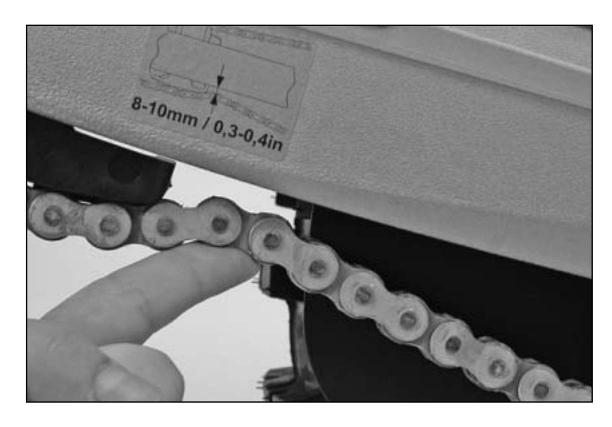
DURANT LES 500 PREMIERS KILOMÈTRES OU LES 5 PREMIÈRES HEURES D'UTILISATION, ON NE ROULERA PAS À PLEIN RÉGIME.

⚠ ATTENTION

- IL FAUT TOUJOURS REVÊTIR UN ÉQUIPEMENT ADÉQUAT. UN PILOTE SÉRIEUX PORTE TOUJOURS UN CASQUE, DES BOTTES, DES GANTS ET UN BLOUSON, QUE CE SOIT POUR UNE ÉTAPE D'UNE JOURNÉE OU POUR UN SIMPLE PETIT TOUR. LES VÊTEMENTS DOIVENT ÊTRE DE COULEUR VIVE, AFIN QUE L'ON SOIT VU SUFFISAMMENT TÔT PAR LES AUTRES USAGERS DE LA ROUTE. IL EST ÉVIDENT QUE LE PASSAGER DOIT AUSSI AVOIR UN BON ÉQUIPEMENT.
- TOUJOURS METTRE LE PHARE QUAND ON ROULE, AFIN D'ÉTRE VU SUFFISAMMENT TÔT PAR LES AUTRES USAGERS.
- NE PAS ROULER APRÈS AVOIR CONSOMMÉ DE L'ALCOOL.
- N'UTILISER QUE DES ACCESSOIRES HOMOLOGUÉS PAR KTM. AINSI UN CARÉNAGE DE TÊTE DE FOURCHE MAL CHOISI PEUT INFLUENCER NÉGATIVEMENT LA TENUE DE ROUTE DE LA MACHINE À HAUTE VITESSE. DES SACOCHES, UN RÉSERVOIR SUPPLÉMENTAIRE, ETC... PEUVENT ÉGALEMENT AVOIR UNE INFLUENCE NÉGATIVE EN RAISON DU DÉPLACEMENT DU CENTRE DE GRAVITÉ.
- LES ROUES AVANT ET ARRIÈRE DOIVENT ÊTRE CHAUSSÉES DE PNEUS PRÉSENTANT DES DESSINS DE MÊME NATURE. RESPECTER L'HOMOLOGATION EN CE QUI CONCERNE LES PNEUS.
- VÉRIFIER ABSOLUMENT LA TENSION DES RAYONS AU BOUT DE 30 MN D'UTILISATION. SUR UNE ROUE NEUVE LA TENSION DES RAYONS DIMINUE EN UN COURT LAPS DE TEMPS. SI L'ON ROULE AVEC DES RAYONS DÉTENDUS, ILS PEUVENT S'ARRACHER, CE QUI COMPROMET LE COMPORTEMENT DE LA MACHINE (VOIR CONTRÔLE DE LA TENSION DES RAYONS).
- RESPECTEZ LE CODE DE LA ROUTE, ROULEZ DE MANIÈRE DÉFENSIVE POUR PRÉVOIR LES DANGERS SUFFISAMMENT TÔT.
- ADAPTEZ VOTRE VITESSE AUX CIRCONSTANCES ET À VOS POSSIBILITÉS.
- ROULEZ PRUDEMMENT SUR LES ROUTES OU SUR UN TERRAIN QUE VOUS NE CONNAISSEZ PAS.
- EN TOUT-TERRAIN, IL EST PRÉFÉRABLE D'ÊTRE À DEUX MOTOS, AFIN DE POUVOIR S'ENTRAIDER EN CAS DE DIFFICULTÉS.
- REMPLACER LA VISIÈRE DE CASQUE OU LES ÉCRANS DE LUNETTES DÈS QUE LE BESOIN S'EN FAIT SENTIR. EN EFFET, UNE VISIÈRE OU UN ÉCRAN RAYÉ FONT QUE L'ON EST AVEUGLÉ PAR LES PHARES OU LE SOLEIL.
- NE PAS ABANDONNER LA MACHINE TANT QUE LE MOTEUR TOURNE.
- CES MODÈLES SX NE SONT PREVUS ET CONSTRUITS QUE POUR UNE PERSONNE. IL EST INTERDIT D'EMMENER UN PASSAGER.
- CES MODÈLES NE CORRESPONDENT PAS NON PLUS AUX REGLEMENTATIONS ADMINISTRATIVES EN MATIÈRE DE SECURITE ET DE CODE DE LA ROUTE. L'UTILISATION EN EST INTERDITE SUR LES ROUTES OUVERTES À LA CIRCULATION PUBLIQUE ET SUR LES AUTOROUTES.
- PENSEZ TOUJOURS QUE LES AUTRES PERSONNES PEUVENT ÊTRE GÊNEES PAR UN NIVEAU SONORE TROP IMPORTANT LORSQUE VOUS UTILISEZ VOTRE MACHINE.











Vérifications avant chaque mise en service

Utiliser la moto seulement en parfait état mécanique. Dans un souci de sécurité, il faudrait prendre pour habitude d’effectuer les vérifications suivantes avant chaque mise en service.

1 VÉRIFICATION DU NIVEAU D’HUILE DE BOÎTE
Un manque d’huile dans la boîte provoque une usure prématurée et mène à une panne de boîte.

2 CARBURANT
Vérifier le niveau dans le réservoir et bien remettre en place le tuyau de mise à l’air du bouchon.

3 CHAÎNE
Une chaîne trop lâche peut sauter, une chaîne très usée peut casser et une chaîne non graissée s’use et use anormalement le pignon et la couronne.

4 PNEUS
Vérifier l’état des pneus. S’ils présentent une entaille ou une hernie, les remplacer. La profondeur du dessin doit être conforme aux règlements administratifs. Vérifier la pression. Une usure trop importante ou une pression incorrecte affecte la tenue de route.

5 FREINS
Vérifier leur fonctionnement, contrôler le niveau de liquide dans les bocaux. Si le niveau descend au dessous du minimum, c’est qu’il y a une fuite ou qu’il n’y a plus de garniture sur les plaquettes. Faire vérifier alors le système de freinage dans un atelier KTM, car une panne se dessine.
Il faut également vérifier l’état des durites et l’épaisseur des plaquettes. Vérifier la course à vide de la poignée et de la pédale de frein.

⚠ ATTENTION

SI LA RÉSISTANCE AU LEVIER DE FREIN À MAIN OU À LA PÉDALE DE FREIN EST «SPONGIEUSE», CECI SIGNIFIE QUE LE SYSTÈME DE FREINAGE N’EST PAS EN ORDRE. FAITES-LE VÉRIFIER DANS UN GARAGE KTM AVANT DE ROULER AVEC VOTRE MOTO.

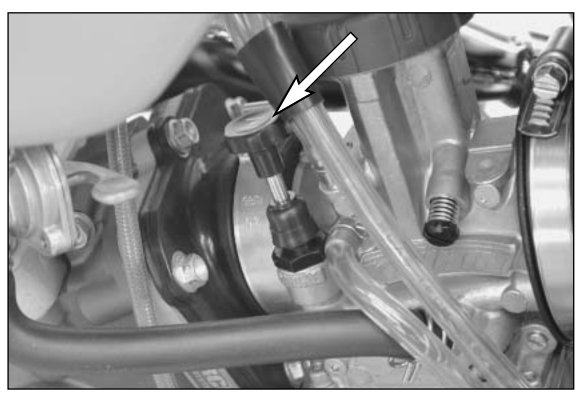
6 CÂBLES
Contrôler les réglages et vérifier si tous les câbles coulissent bien.

7 LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT
Vérifier le niveau lorsque le moteur est froid.

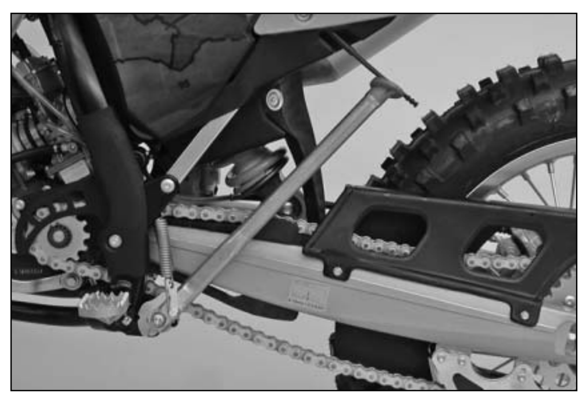
8 EQUIPEMENT ÉLECTRIQUE
Quand le moteur tourne, vérifier le fonctionnement du phare, du feu rouge, du stop, des clignotants, des témoins, des bouton d’arrêt d’urgence et du klaxon.

9 CHARGEMENT
Si vous avez des bagages, vérifier leur fixation.











Démarrage moteur froid

1 Ouvrir le robinet d'essence
2 Mettre l'allumage
3 Relever la béquille latérale
4 Mettre la boîte de vitesses au point mort
5 Mettre le starter
6 Ne pas donner de gaz ou au maximum 1/3 de la poignée et actionner le kick avec vigueur sur toute sa course.

⚠ ATTENTION

– IL FAUT TOUJOURS PORTER DES BOTTES POUR KICKER, AFIN D'ÉVITER TOUTE BLESSURE. EN EFFET LE PIED PEUT GLISSER DU KICK OU IL PEUT Y AVOIR UN RETOUR, QUI EST PARFOIS VIOLENT.
– TOUJOURS APPUYER SUR LE KICK FERMEMENT ET EN UTILISANT TOUTE LA COURSE. NE PAS DONNER DE GAZ. EN EFFET, EN APPUYANT MOLLEMENT ET EN DONNANT DES GAZ ON AUGMENTE LE RISQUE DE RETOUR DE KICK.
– A DES TEMPÉRATURES INFÉRIEURES À 0° CELSIUS VÉRIFIER AVANT DE KICKER QUE LE KICK ENCLENCHE BIEN. S'IL N'ENCLENCHE PAS, IL N'Y A AUCUNE RÉSISTANCE (ON KICKE DANS LE VIDE). ON POURRAIT ALORS SE BLESSER.
– NE PAS FAIRE DÉMARRER LE MOTEUR ET NE PAS LE LAISSER TOURNER DANS UN LOCAL CLOS. EN EFFET, LES GAZ D'ÉCHAPPEMENT SONT NOCIFS ET PEUVENT AMENER UNE PERTE DE CONNAISSANCE POUVANT CONDUIRE À LA MORT. TOUJOURS PRÉVOIR UNE VENTILATION SUFFISANTE.

! ATTENTION

NE PAS FAIRE PRENDRE DE TOURS AU MOTEUR FROID. IL PEUT SE PRODUIRE UN SERRAGE, CAR LE PISTON CHAUFFE PLUS VITE ET DONC SE DILATE PLUS RAPIDEMENT QUE LE CYLINDRE, QUI EST REFROIDI PAR EAU. TOUJOURS LAISSER CHAUFFER UN PEU LE MOTEUR, OU PARTIR EN DOUCEUR.

NOTA BENE:
Les composants inflammables des nouvelles essences sont très volatils. Si la moto est restée à l'arrêt plus d'une semaine, il faut vider la cuve. Quand il y aura de l'essence neuve dans la cuve, le moteur démarrera aussitôt.

Démarrage moteur chaud

1 Ouvrir le robinet d'essence
2 Mettre l'allumage et mettre le bouton d'arrêt d'urgence sur la bonne position.
3 Relever la béquille latérale
4 Mettre la boîte de vitesses au point mort
5 Donner les gaz sur environ la moitié de la course de la poignée et actionner le kick avec vigueur sur toute sa course

Remède quand le moteur est noyé

1 Fermer le robinet d'essence
2 Ouvrir la poignée des gaz à fond. Démonter et sécher la bougie si nécessaire.
3 Quand le moteur tourne, ouvrir à nouveau le robinet d'essence.

Démarrage

Tirer sur la poignée d'embrayage, passer la 1ère et relâcher lentement l'embrayage, tout en donnant les gaz.

⚠ ATTENTION

– AVANT DE DÉMARRER, VÉRIFIER TOUJOURS SI LA BÉQUILLE CENTRALE ET LA BÉQUILLE LATÉRALE SONT COMPLÈTEMENT RELEVÉES. SI UNE BÉQUILLE TRAÎNE SUR LE SOL, ON PEUT PERDRE LE CONTRÔLE DE LA MACHINE.
– POUR ROULER EN TOUT-TERRAIN IL EST PRÉFÉRABLE D'UTILISER L'ÉLASTIQUE FIXÉ AU FILTRE À AIR POUR BIEN MAINTENIR LA BÉQUILLE LATÉRALE.

Passage des vitesses, Conduite

Le premier rapport sert au démarrage ainsi que dans une forte pente. Lorsque les circonstances le permettent (circulation, pente) on passe le rapport supérieur. Pour cela on coupe les gaz. Tout en tirant sur la poignée d'embrayage, on passe la vitesse, on relâche l'embrayage et l'on redonne les gaz. Si le starter est mis, il faut l'enlever dès que le moteur est chaud.
Lorsque l'on a atteint la vitesse maximale en ouvrant les gaz à fond, il faut revenir à une ouverture de 3/4 de la course de la poignée de gaz; en effet, la vitesse diminue alors très peu, mais la consommation se trouve réduite de manière importante. Ne pas donner plus de gaz que le moteur ne peut en avaler dans l'instant; ouvrir brutalement fait augmenter la consommation. Pour descendre un rapport, freiner éventuellement tout en coupant les gaz Tirer sur la poignée d'embrayage et engager le rapport inférieur. Relâcher doucement l'embrayage et redonner les gaz, ou descendre un nouveau rapport.

⚠ ATTENTION

- APRÈS UNE CHUTE, IL FAUT INSPECTER LA MACHINE COMME AVANT TOUTE UTILISATION.
- IL FAUT TOUJOURS REMPLACER UN GUIDON TORDU. NE JAMAIS REDRESSER UN GUIDON, CAR LE MÉTAL PERD ALORS DE SES QUALITÉS.

! ATTENTION

- UN RÉGIME ÉLEVÉ QUAND LE MOTEUR EST FROID NUIT À LA LONGÉVITÉ DE CE DERNIER. IL EST PRÉFÉRABLE D'EFFECTUER QUELQUES KILOMÈTRES À RÉGIME MOYEN AVANT D'OUVRIR EN GRAND.
- NE JAMAIS DESCENDRE UNE VITESSE À PLEIN RÉGIME. IL SE PRODUIRAIT UN SURRÉGIME QUI POURRAIT ENDOMMAGER LE MOTEUR. D'AUTRE PART, LE BLOCAGE DE LA ROUE ARRIÉRE POURRAIT FACILEMENT FAIRE PERDRE LE CONTRÔLE DE LA MACHINE.
- DANS LES LONGUES DESCENTES, IL FAUT DE TEMPS EN TEMPS DONNER QUELQUES COUPS DE GAZ, DE MANIÈRE À CE QUE LE MOTEUR REÇOIVE UN PEU D'HUILE QUI SE TROUVE MÉLANGÉE À L'ESSENCE.
- SI DES BRUITS NON FONCTIONNELS APPARAISSENT QUAND ON ROULE, IL FAUT S'ARRÊTER TOUT DE SUITE, COUPER LE MOTEUR ET PRENDRE CONTACT AVEC UN ATELIER KTM.

Freinage

Couper les gaz et freiner en même temps du frein avant et du frein arrière. Si le sol est sablonneux, mouillé ou glissant il convient de freiner avec une prudence particulière. Freiner toujours avec doigté car une roue qui bloque provoque un déséquilibre pouvant mener à la chute. Il convient également de descendre les vitesses en fonction de l'allure. Le freinage doit toujours être terminé quand on entre dans un virage.

⚠ ATTENTION

- QUAND IL PLEUT, QUAND ON A LAVÉ LA MACHINE, APRÈS UN PASSAGE DANS L'EAU OU SIMPLEMENT QUAND LE TERRAIN EST MOUILLÉ L'EFFICACITÉ DU FREINAGE PEUT SE PRODUIRE APRÈS UN TEMPS DE RÉACTION. EN EFFET, IL FAUT D'ABORD QUE LES FREINS SÈCHENT OU SE NETTOIENT.
- PAREILLEMENT L'EFFICACITÉ DU FREINAGE PEUT SE FAIRE AVEC UN TEMPS DE RETARD QUAND ON ROULE SUR UNE ROUTE QUI A ÉTÉ SALÉE OU QUI EST SALE. LES FREINS DOIVENT D'ABORD SE NETTOYER.
- QUAND LES DISQUES SONT SALES IL SE PRODUIT UNE PLUS GRANDE USURE DES DISQUES ET DES PLAQUETTES.
- LORS DU FREINAGE, LE DISQUE, LES PLAQUETTES, LA PINCE ET LE LIQUIDE S'ÉCHAUFFENT. PLUS ILS CHAUFFENT, MOINS LE FREINAGE EST BON. DANS LES CAS EXTRÊMES, LE FREINAGE DEVIENT NUL.
- SI LA RÉSISTANCE AU LEVIER DE FREIN À MAIN OU À LA PÉDALE DE FREIN EST «SPONGIEUSE», CECI SIGNIFIE QUE LE SYSTÈME DE FREINAGE N'EST PAS EN ORDRE. FAITES-LE VÉRIFIER DANS UN GARAGE KTM AVANT DE ROULER AVEC VOTRE MOTO.

Arrêt et béquillage

Freiner la machine et passer au point mort. Pour couper le moteur, appuyer sur le bouton de masse jusqu'à l'arrêt complet, ou couper le contact. Fermer le robinet d'essence.

⚠ ATTENTION

LES DÉGAGEMENTS DE CHALEUR PEUVENT ÊTRE INTENSES TANT AU NIVEAU DU MOTEUR, QUE DE L'ÉCHAPPEMENT, QUE DU RADIATEUR, QUE DES DISQUES DE FREIN, QUE DES AMORTISSEURS. ON FERA DONC ATTENTION AVANT D'Y TOUCHER ET ON GARERA LA MACHINE DE MANIÈRE À ÉVITER TOUT CONTACT FORTUIT.

! ATTENTION

- LORSQU'ON ARRÊTE LE MOTEUR, IL FAUT FERMER LE ROBINET D'ESSENCE, SINON LE CARBURATEUR PEUT DÉBORDER ET L'ESSENCE RENTRER DANS LE MOTEUR.
- NE JAMAIS GARER LA MOTO LÀ OÙ IL Y A DANGER D'INCENDIE EN RAISON D'HERBES SÈCHES OU DE MATIÈRES FACILEMENT INFLAMMABLES.
- LA BÉQUILLE LATÉRALE EST CONÇUE UNIQUEMENT POUR SUPPORTER LE POIDS DE LA MOTO. SI L'ON S'ASSIED SUR LA MOTO ET FAIT PORTER À LA BÉQUILLE CE POIDS SUPPLÉMENTAIRE, ELLE PEUT S'ABÎMER AINSI QUE LE CADRE ET LA MOTO PEUT TOMBER.

Carburant

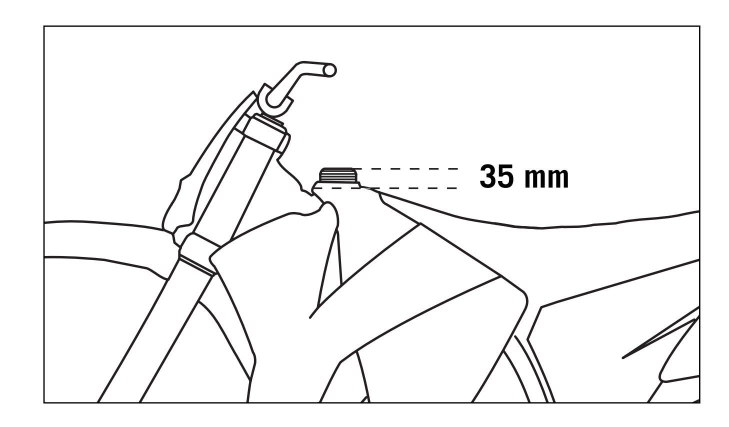
125-300: Super carburant sans plomb d'un indice d'octane de 95 mélange à l'huile 2-temps haute qualité.
Mélange 1:40 - 1:60. Ne pas effectuer le mélange à l'avance. KTM recommande Motorex Cross Power 2T.

⚠ ATTENTION

L'ESSENCE S'ENFLAMME FACILEMENT ET ELLE EST NOCIVE. LA PLUS GRANDE PRUDENCE EST RECOMMANDÉE. NE PAS FAIRE LE PLEIN À PROXIMITÉ D'UNE FLAMME OU D'UNE CIGARETTE. TOUJOURS ARRÊTER LE MOTEUR. FAIRE ATTENTION À NE PAS RENVERSER D'ESSENCE SUR L'ÉCHAPPEMENT OU LE MOTEUR TANT QUE LA MACHINE EST CHAUDE. ESSUYER AUSSITÔT LES ÉCLABOUSSURES. EN CAS D'INGESTION OU D'ÉCLABOUSSURE DANS LES YEUX, IL FAUT CONSULTER AUSSITÔT UN MÉDECIN.

! ATTENTION

- N'EMPLOYER QUE DU SUPERCARBURANT D'UN INDICE D'OCTANE DE 95 MÉLANGÉ À UNE HUILE 2-TEMPS DE QUALITÉ. UN AUTRE CARBURANT PEUT ENDOMMAGER LE MOTEUR.
- NE JAMAIS FAIRE SON MÉLANGE AVEC UNE HUILE DEUX-TEMPS PRÉMÉLANGÉE, UNE HUILE POUR MOTEUR HORS-BORD OU UNE HUILE MOTEUR ORDINAIRE.
- NE PAS UTILISER UN MÉLANGE VIEUX DE PLUS D'UNE SEMAINE. EN EFFET LE POUVOIR LUBRIFIANT DE CERTAINES HUILES DEUX-TEMPS PEUT S'ALTÉRER TRÈS VITE.
- EMPLOYER UNIQUEMENT DE L'HUILE 2-TEMPS DE QUALITÉ PRODUITE PAR UNE GRANDE MARQUE (MOTOREX CROSS POWER 2T).
- NE PAS MÉLANGER UNE HUILE MINÉRALE AVEC UNE HUILE DE SYNTHÈSE.
- UN MANQUE D'HUILE PROVOQUE UNE USURE PRÉMATURÉE DÚ MOTEUR. TROP D'HUILE PROVOQUE UN DÉGAGEMENT DE FUMÉE ET L'ENCRASSEMENT DE LA BOUGIE.
- SI LA MACHINE EST ÉQUIPÉE D'UN POT À CATALYSE, IL NE FAUT JAMAIS UTILISER D'ESSENCE AU PLOMB, QUI DÉTRUIRAIT LE POT.
- LE CARBURANT AUGMENTE DE VOLUME AVEC LA TEMPÉRATURE. NE PAS REMPLIR LE RÉSERVOIR À RAS BORD (CF. FIGURE).



	125/200 SX/XC/EXC/XC-W 2006 UNE MOTO PROPRE FAIT ÉCONOMISER TEMPS ET ARGENT!	après chaque course	1ère révision au bout de 10 heures	toutes les 20 heures	toutes les 40 heures	au moins 1 fois par an
MOTEUR	Vérifier le niveau de boîte			●		
	Vidanger la boîte	●	●		●	●
	Vérifier la bougie, régler les électrodes		●	●		
	hanger la bougie	●			●	
	Nettoyer le capuchon de bougie et vérifier qu'il tient bien en place	●		●	●	
	Vérifier le serrage des vis de kick et de sélecteur	●		●	●	
CARBURATEUR	Vérifier l'état et l'étanchéité du manchon de carburateur et de la pipe d'admission	●			●	●
	Vérifier le ralenti	●	●		●	●
	Vérifier état et position durites de mise à l'air	●	●		●	●
ACCESSOIRES	Vérifier étanchéité circuit de refroidissement, antigel	●	●		●	●
	Vérifier étanchéité et fixation échappement	●		●	●	
	Vérifier état, souplesse et position des câbles, régler, graisser	●	●		●	
	Vérifier le niveau de liquide dans le maître-cylindre de l'embrayage hydraulique	●	●	●	●	
	Nettoyer filtre à air et boîtier	●	●	●	●	●
	Vérifier état et position des fils électriques	●			●	
	Vérifier réglage du phare	●			●	
	Vérifier fonctionnement circuit électrique (code/phare, stop, clignotants, témoins, éclairage compteur, klaxon, coupe-circuit, commodos)	●	●		●	
FREINS	Vérifier niveau liquide de frein, épaisseur des plaquettes, disques	●	●		●	
	Vérifier état et étanchéité durites de frein	●	●		●	
	Vérifier état, course à vide pédale et poignée de frein, régler	●	●		●	
	Vérifier que les vis et les tétons de guidage au niveau des freins tiennent bien en place	●	●		●	
PARTIE-CYCLE	Vérifier fonctionnement et étanchéité fourche et amortisseur	●	●	●	●	
	Nettoyer les cache-poussière	●		●	●	
	Purger les bras de fourche	●		●	●	
	Vérifier l'ancrage du bras oscillant	●			●	
	Vérifier/régler les roulements de direction	●	●		●	
	Vérifier serrage de toutes les vis partie-cycle (tés, écrous et vis des broches, ancrage bras, amortisseur)	●	●		●	
ROUES	Vérifier tension des rayons et voile des jantes	●	●	●	●	
	Vérifier état et pression des pneus	●	●	●	●	
	Vérifier état chaîne, pignon, couronne, guides; tension chaîne	●	●	●	●	
	Graisser la chaîne, Nettoyer et graisser les vis de réglage des tendeurs de chaîne	●	●	●	●	
	Vérifier le jeu des roulements de roue	●	●		●	

IL NE FAUT EN AUCUN CAS DÉPASSER DE PLUS DE 5 HEURES LE TEMPS ENTRE DEUX RÉVISIONS.
LES RÉVISIONS DANS UN ATELIER KTM NE REMPLACENT PAS LES CONTRÔLES ET L'ENTRETIEN QUE DOIT EFFECTUER LE PILOTE.

PLAN DE GRAISSAGE ET D'ENTRETIEN »

125/200 SX/XC/EXC/XC-W 2006 **TRAVAUX D'ENTRETIEN IMPORTANTS RECOMMANDÉS POUVANT ÊTRE DEMANDÉS EN SUPPLÉMENT!**	toutes les 20 heures	toutes les 40 heures	toutes les 80 heures	au moins 1 fois par an	tous les 2 ans
Nettoyer et régler le carburateur				C/H	C/H
Contrôle de l'usure des clapets d'admission	C	C/H	C/H		
Vérifier l'usure des disques d'embrayage et la longueur des ressorts	C	C/H	C/H		
Contrôle de l'usure du cylindre et du piston	C	C/H	C/H		
Vérifier fonctionnement valve à l'échappement	C/H	C/H	C/H		
Contrôle du roulement de pied de bielle	C	C/H	C/H		
Remplacement des roulements d'embiellage			C/H		
Remplacement du roulement de tête de bielle		C	C/H		
Vérifier la boîte de vitesses, la sélection et les roulements		C	C/H		
Entretien complet de la fourche	C		H	C/H	
Entretien complet de l'amortisseur			C		C/H
Nettoyer et graisser roulements de direction et caches				C/H	
Remplacer la coupelle du maître-cylindre du frein arrière	C	C/H	C/H		
Remplacer le bourrage du pot d'échappement	C	C/H	C/H		
Traiter les raccords et contacteurs électriques avec un aérosol				C/H	
Remplacer le liquide de frein	C	C/H	C/H	C/H	

C = POUR UNE UTILISATION **C**OMPÉTITION TOUT-TERRAIN
H = POUR UNE UTILISATION DE LOISIR (**H**OBBY)

REMARQUE: S'IL S'AVÈRE LORS DU CONTRÔLE QUE LES TOLÉRANCES SONT DÉPASSÉES, IL FAUT REMPLACER LES ÉLÉMENTS CONCERNÉS.

125/200 SX/XC/EXC/XC-W 2006 **VÉRIFICATIONS ET TRAVAUX D'ENTRETIEN IMPORTANTS À EFFECTUER PAR LE PILOTE**	Avant chaque utilisation	Après chaque lavage	En utilisation tout-terrain	1x par an
Vérifier niveau huile de boîte	●			
Vérifier niveau liquide de frein	●			
Vérifier état des garnitures de frein	●			
Vérifier fonctionnement de l'éclairage	●			
Vérifier fonctionnement du klaxon	●			
Graisser câbles et embouts, régler		●		
Purger régulièrement les bras de fourche			●	
Sortir régulièrement les cache-poussière, nettoyer			●	
Nettoyer la chaîne, graisser, vérifier tension, régler si nécessaire		●	●	
Nettoyer filtre à air et boîtier		●	●	
Vérifier état des pneus et pression	●			
Vérifier niveau liquide de refroidissement	●			
Vérifier étanchéité durites d'essence	●			
Vider cuve de carbu, nettoyer		●		●
Déposer le boisseau, le nettoyer et le huiler		●		
Vérifier état de toutes les commandes	●			
Vérifier freinage	●	●		
Passer anticorrosion à la cire sur pièces nues (excepté freins et échappement)		●		
Mettre aérosol sur contacteur/antivol de direction et bouton éclairage		●		
Vérifier régulièrement serrage tous écrous, vis, colliers				●

PLAN DE GRAISSAGE ET D'ENTRETIEN »

	250/300 SX/XC/EXC/XC-W 2006 UNE MOTO PROPRE FAIT ÉCONOMISER TEMPS ET ARGENT!	après chaque course	1ère révision au bout de 10 heures	toutes les 20 heures	toutes les 40 heures	au moins 1 fois par an
MOTEUR	Vérifier le niveau de boîte			●		
	Vidanger la boîte	●	●		●	●
	Vérifier la bougie, régler les électrodes		●	●		
	hanger la bougie	●			●	
	Nettoyer le capuchon de bougie et vérifier qu'il tient bien en place	●		●	●	
	Vérifier le serrage des vis de kick et de sélecteur	●		●	●	
CARBURATEUR	Vérifier l'état et l'étanchéité du manchon de carburateur et de la pipe d'admission	●			●	●
	Vérifier le ralenti	●	●		●	●
	Vérifier état et position durites de mise à l'air	●	●		●	●
ACCESSOIRES	Vérifier étanchéité circuit de refroidissement, antigel	●	●		●	●
	Vérifier étanchéité et fixation échappement	●		●	●	
	Vérifier état, souplesse et position des câbles, régler, graisser	●	●		●	
	Vérifier le niveau de liquide dans le maître-cylindre de l'embrayage hydraulique	●	●	●	●	
	Nettoyer filtre à air et boîtier	●	●	●	●	●
	Vérifier état et position des fils électriques	●			●	
	Vérifier réglage du phaare	●			●	
	Vérifier fonctionnement circuit électrique (code/phare, stop, clignotants, témoins, éclairage compteur, klaxon, coupe-circuit, commodos)	●	●		●	
FREINS	Vérifier niveau liquide de frein, épaisseur des plaquettes, disques	●	●		●	
	Vérifier état et étanchéité durites de frein	●	●		●	
	Vérifier état, course à vide pédale et poignée de frein, régler	●	●		●	
	Vérifier que les vis et les tétons de guidage au niveau des freins tiennent bien en place	●	●		●	
PARTIE-CYCLE	Vérifier fonctionnement et étanchéité fourche et amortisseur	●	●	●	●	
	Nettoyer les cache-poussière	●		●	●	
	Purger les bras de fourche	●		●	●	
	Vérifier l'ancrage du bras oscillant	●			●	
	Vérifier/régler les roulements de direction	●	●		●	
	Vérifier serrage de toutes les vis partie-cycle (tés, écrous et vis des broches, ancrage bras, amortisseur)	●	●		●	
ROUES	Vérifier tension des rayons et voile des jantes	●	●	●	●	
	Vérifier état et pression des pneus	●	●	●	●	
	Vérifier état chaîne, pignon, couronne, guides; tension chaîne	●	●	●	●	
	Graisser la chaîne, Nettoyer et graisser les vis de réglage des tendeurs de chaîne	●	●	●	●	
	Vérifier le jeu des roulements de roue	●	●		●	

IL NE FAUT EN AUCUN CAS DÉPASSER DE PLUS DE 5 HEURES LE TEMPS ENTRE DEUX RÉVISIONS.
LES RÉVISIONS DANS UN ATELIER KTM NE REMPLACENT PAS LES CONTRÔLES ET L'ENTRETIEN QUE DOIT EFFECTUER LE PILOTE.

250/300 SX/XC/EXC/XC-W 2006 TRAVAUX D'ENTRETIEN IMPORTANTS RECOMMANDÉS POUVANT ÊTRE DEMANDÉS EN SUPPLÉMENT!	toutes les 20 heures	toutes les 40 heures	toutes les 80 heures	toutes les 120 heures	au moins 1 fois par an	tous les 2 ans
Nettoyer et régler le carburateur					C/H	C/H
Contrôle de l'usure des clapets d'admission	C	C/H	C/H	C/H		
Vérifier l'usure des disques d'embrayage et la longueur des ressorts	C	C/H	C/H	C/H		
Contrôle de l'usure du cylindre et du piston	C	C/H	C/H	C/H		
Vérifier fonctionnement valve à l'échappement	C/H	C/H	C/H	C/H		
Contrôle du roulement de pied de bielle	C	C/H	C/H	C/H		
Remplacement des roulements d'embiellage			C/H	C/H		
Remplacement du roulement de tête de bielle		C	C	H		
Vérifier la boîte de vitesses, la sélection et les roulements		C	C	H		
Entretien complet de la fourche	C	C	C/H	C	C/H	
Entretien complet de l'amortisseur			C			C/H
Nettoyer et graisser roulements de direction et caches					C/H	
Remplacer la coupelle du maître-cylindre du frein arrière	C	C/H	C/H	C/H		
Remplacer le bourrage du pot d'échappement	C	C/H	C/H	C/H		
Traiter les raccords et contacteurs électriques avec un aérosol					C/H	
Remplacer le liquide de frein	C	C/H	C/H	C/H	C/H	

C = POUR UNE UTILISATION **C**OMPÉTITION TOUT-TERRAIN
H = POUR UNE UTILISATION DE LOISIR (**H**OBBY)

REMARQUE: S'IL S'AVÈRE LORS DU CONTRÔLE QUE LES TOLÉRANCES SONT DÉPASSÉES, IL FAUT REMPLACER LES ÉLÉMENTS CONCERNÉS.

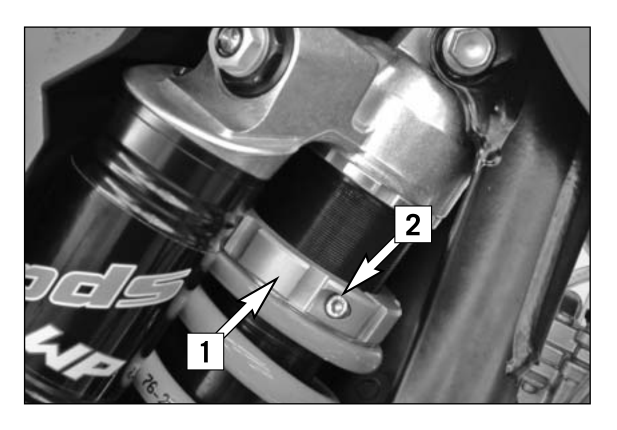
250/300 SX/XC/EXC/XC-W 2006 VÉRIFICATIONS ET TRAVAUX D'ENTRETIEN IMPORTANTS À EFFECTUER PAR LE PILOTE	Avant chaque utilisation	Après chaque lavage	En utilisation tout-terrain	1x par an
Vérifier niveau huile de boîte	●			
Vérifier niveau liquide de frein	●			
Vérifier état des garnitures de frein	●			
Vérifier fonctionnement de l'éclairage	●			
Vérifier fonctionnement du klaxon	●			
Graisser câbles et embouts, régler		●		
Purger régulièrement les bras de fourche			●	
Sortir régulièrement les cache-poussière, nettoyer			●	
Nettoyer la chaîne, graisser, vérifier tension, régler si nécessaire		●	●	
Nettoyer filtre à air et boîtier		●	●	
Vérifier état des pneus et pression	●			
Vérifier niveau liquide de refroidissement	●			
Vérifier étanchéité durites d'essence	●			
Vider cuve de carbu, nettoyer		●		●
Déposer le boisseau, le nettoyer et le huiler		●		
Vérifier état de toutes les commandes	●			
Vérifier freinage	●	●		
Passer anticorrosion à la cire sur pièces nues (excepté freins et échappement)		●		
Mettre aérosol sur contacteur/antivol de direction et bouton éclairage		●		
Vérifier régulièrement serrage tous écrous, vis, colliers				●

⚠ ATTENTION

TOUS LES TRAVAUX D'ENTRETIEN ET RÉGLAGES MARQUÉS D'UNE * EXIGENT DES CONNAISSANCES TECHNIQUES. POUR DES RAISONS DE SÉCURITÉ ON FERA EFFECTUER CES TRAVAUX DANS UN ATELIER KTM. LA MOTO Y EST ENTRE LES MAINS EXPERTES D'UN PERSONNEL SPÉCIALEMENT FORMÉ.

! ATTENTION

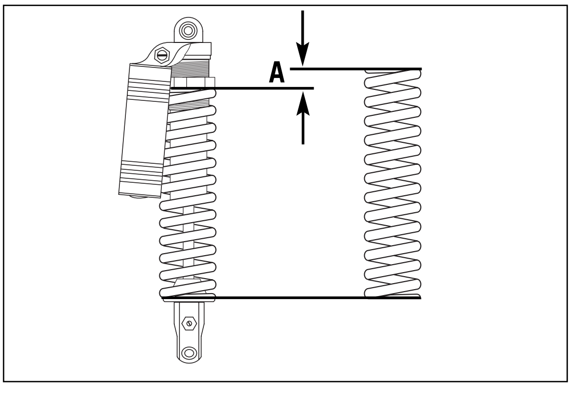
- QUAND ON UTILISE UN NETTOYEUR HAUTE PRESSION, FAIRE ATTENTION À NE PAS DIRIGER LE JET SUR LES COMPOSANTS ÉLECTRIQUES, LES PRISES DE RACCORDEMENT, LES CÂBLES, LES ROULEMENTS, LE CARBURATEUR ETC. EN EFFET, EN RAISON DE LA PRESSION L’EAU RENTRE ALORS DANS CES ÉLÉMENTS, LES EMPÊCHE DE BIEN FONCTIONNER ET PEUT MÊME PROVOQUER LEUR DESTRUCTION.
- LORS DU TRANSPORT DE VOTRE KTM, VEILLEZ À CE QU’ELLE SOIT BIEN MAINTENUE EN POSITION VERTICALE PAR DES SANGLES OU AUTRES FIXATIONS ET QUE LE ROBINET SOIT SUR LA POSITION OFF. SI LA MACHINE SE COUCHE, DE L’ESSENCE PEUT S’ÉCHAPPER DU CARBURATEUR OU DU RÉSERVOIR.
- UTILISER UNIQUEMENT LES VIS SPÉCIALES LIVRÉES PAR KTM ET QUI POSSÈDENT LA BONNE LONGUEUR DE FILETAGE POUR FIXER LES DÉFLECTEURS SUR LE RÉSERVOIR. SI L’ON UTILISE D’AUTRES VIS OU DES VIS PLUS LONGUES, LE RÉSERVOIR PEUT SE METTRE À FUIR.
- NE PAS EMPLOYER DE RONDELLES GROWER OU ÉVENTAIL SOUS LES ÉCROUS DE FIXATION MOTEUR. CES RONDELLES S’INCRUSTENT DANS LE CADRE ET l’ÉCROU SE DESSERRE. IL FAUT EMPLOYER DES ÉCROUS AUTO-BLOQUANTS.
- QUAND ON ENLÈVE UN ÉCROU AUTOBLOQUANT, IL FAUT LE REMPLACER PAR UN ÉCROU NEUF AU REMONTAGE. SI L'ON N'EN DISPOSE PAS, IL FAUT FREINER L'ÉCROU À LA LOCTITE 243. SI LES FILETAGES SONT ABÎMÉS, IL FAUT REMPLACER LA VIS ET L'ÉCROU.
- TOUS LES ÉCROUS ET VIS DOIVENT ÊTRE SERRÉS AU COUPLE PRESCRIT AVEC UNE CLEF DYNAMOMÉTRIQUE. SI ON NE LES SERRE PAS SUFFISAMMENT, ILS PEUVENT SE DESSERRER ET ON PEUT PERDRE LE CONTRÔLE DE LA MOTO. SI ON LES SERRE DE TROP, ON PEUT ABÎMER LES FILETAGES OU CERTAINES PIÈCES.
- AVANT D'EFFECTEUR TOUT TRAVAIL D'ENTRETIEN, IL FAUT LAISSER REFROIDIR LA MACHINE, AFIN D’ÉVITER DE SE BRÛLER.
- L’HUILE, LA GRAISSE, LES FILTRES, L'ESSENCE, LES DÉTERGENTS ETC. DOIVENT ÊTRE ÉLIMINÉS CORRECTEMENT. RESPECTER LA RÉGLEMENTATION LOCALE.
- NE DÉVERSEZ JAMAIS L’HUILE USAGÉE DANS DES CANALISATIONS OU DANS LA NATURE. UN LITRE D’HUILE PEUT POLLUER 1 MILLION DE LITRES D’EAU.



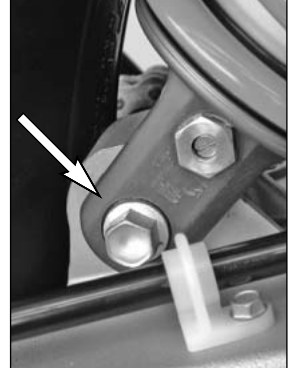
Modification de la prétension du ressort du montant de suspension

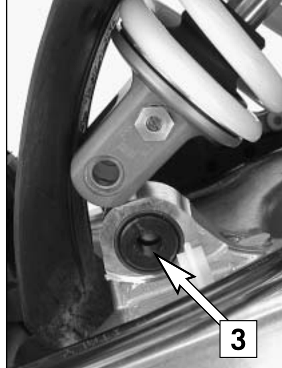
La précontrainte du ressort se règle en tournant la bague **[1]**. Pour ce faire il est préférable de déposer l’amortisseur et de le nettoyer à fond.
REMARQUE:
- Avant de modifier la précontrainte du ressort, il faut noter le réglage de base, par exemple le nombre de filets visibles au-dessus de la bague de réglage.
- Pour 1 tour de bague **[1]**, la précontrainte varie d’environ 1,75 mm.

Desserrer la vis de fixation **[2]** et avec la clef à ergot contenue dans l’outillage de bord, faire tourner la bague. Quand on tourne dans le sens contraire de celui des aiguilles d’une montre, on réduit la précontrainte; dans le sens des aiguilles d’une montre on augmente la précontrainte.
Une fois le réglage effectué, resserrer la vis de fixation **[2]** à 8 Nm.



Valeurs de réglage de la précontrainte **[A]** :
précontrainte minimale . . . . .4 mm
PRÉCONTRAINTE STANDARD . . .5 mm
précontrainte maximale . . . . . . .10 mm

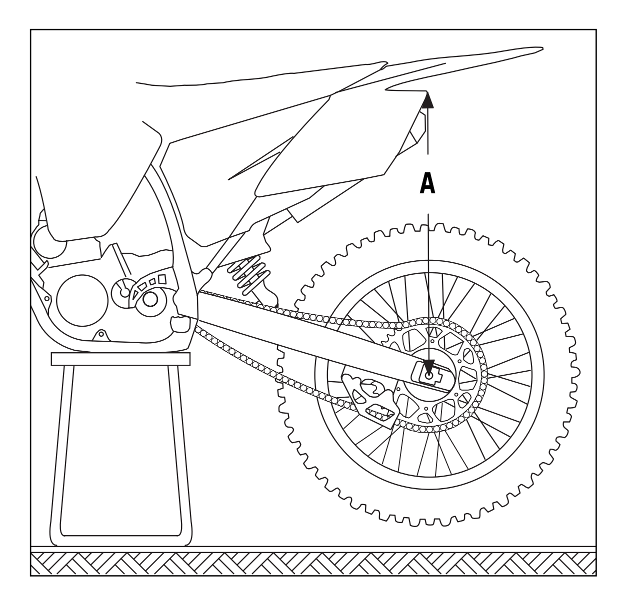




Ancrage de l’amortisseur

L’ancrage **[3]** pour l’amortisseur PDS sur le bras oscillant est traité au téflon et il ne faut ni legraisser ni employer un quelconque lubrifiant. Ces produits détruiraientla couche de téflon, ce qui réduirait considérablement la durée de vie.

Faire attention quand on nettoie avec un jethaute pression à ne pas diriger le jet sur l’ancrage.

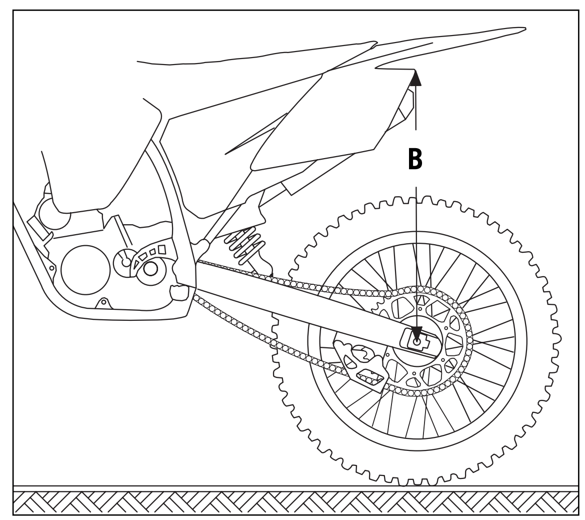


Réglage de base de la partie-cycle en fonction du poids du pilote

Pour obtenir un comportement optimal de la machine et pour ne pas endommager la fourche, ni l'amortisseur, ni le bras oscillant, ni le cadre il faut adapter le réglage de base des suspensions au poids du pilote. Lorsqu'elles sont livrées, les machines KTM tout-terrain sont prévues pour un pilote de 60 à 70 kg (y compris son équipement complet). Si l'on n'est pas dans cette marge, il convient de modifier le réglage de base des suspensions en conséquence. Une petite différence de poids peut être compensée par un réglage de la précontrainte des ressorts. Une différence plus importante exige un changement des ressorts.

Réglage de l'amortisseur et contrôle du ressort

C'est l'enfoncement en charge qui indique si le ressort est approprié au pilote. Mais avant cela il faut absolument que l'enfoncement en statique soit correct.



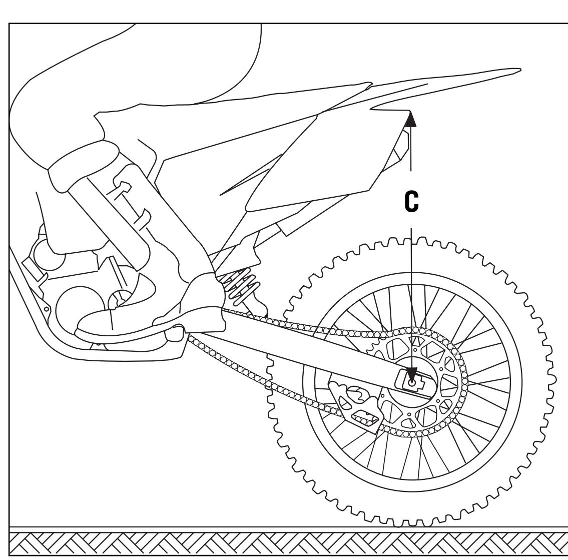
Détermination de l'enfoncement en statique de l'amortisseur

L'enfoncement en statique doit être autant que possible de 35 mm exactement. Une variation de plus de 2 mm peut influencer le comportement de la machine de manière importante.
Procédure:

- Mettre la moto sur une béquille de manière à ce que la roue arrière ne touche plus le sol.
- Mesurer à la verticale la distance entre l'axe de roue arrière et un repère tracé par exemple sur le cache latéral. Noter cette valeur A.
- Remettre la moto sur ses roues.
- Une personne tient la moto bien verticale.
- On mesure alors à nouveau la distance entre l'axe de roue arrière et le repère précédent. C'est la valeur B.
- L'enfoncement en statique est la différence entre A et B.

EXEMPLE:
Moto sur la béquille (valeur A) . . . . .600 mm
Moto sur ses roues (valeur B) . . . .– 565 mm
Enfoncement en statique . . . . .35 mm

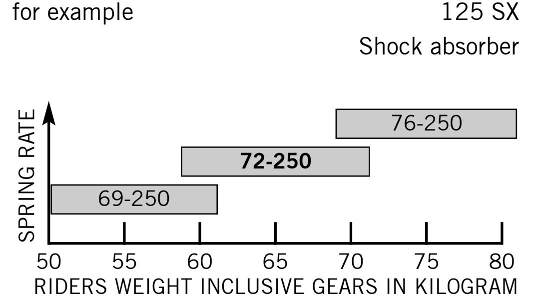
Si la valeur de l'enfoncement est inférieure, il faut augmenter la précontrainte du ressort de l'amortisseur. Si la valeur est supérieure, il faut réduire la précontrainte. Voir chapitre modification de la précontrainte du ressort de l'amortisseur.



Détermination de l'enfoncement de l'amortisseur en charge

- Quelqu'un tenant la moto en équilibre, le pilote tout équipé s'assied en position normale (les pieds sur les repose-pied). Faire jouer plusieurs fois les suspensions afin qu'elles prennent leur position d'équilibre.
- Une autre personne mesure alors la distance entre les deux points précédents, la moto étant donc en charge. C'est la valeur C.
- L'enfoncement en charge est la différence entre les valeurs A et C.

EXEMPLE:
Moto sur la béquille (valeur A) . . . . .600 mm
Moto sur ses roues avec le pilote dessus (valeur C) . . . .– 510 mm
Enfoncement en charge . . . . .90 mm



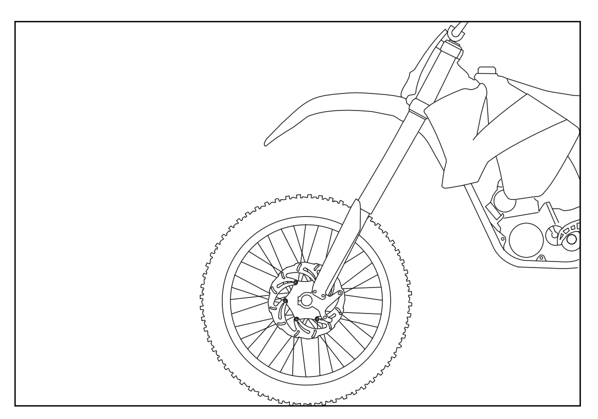
L'enfoncement en charge doit être de 90 à 105 mm.
Si la valeur est inférieure à 90 mm, le ressort est trop dur (force du ressort trop importante). Si la valeur est supérieure à 105 mm, le ressort est trop souple (force du ressort trop faible).
La force du ressort est indiquée sur le côté de celui-ci (par ex. 72-250). Le type de l'amortisseur est frappé sur le devant de l'amortisseur, en haut.
Les illustrations permettent de déterminer quel ressort il faut monter. Le ressort standard est indiqué en gras.
Si l'on change le ressort, il faut régler à nouveau l'enfoncement en statique pour qu'il soit de 35 mm (+/- 2 mm).

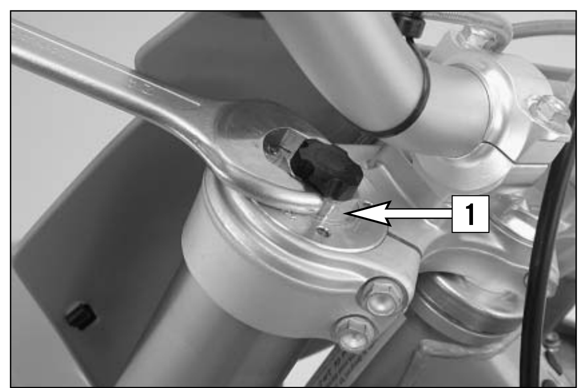
MODELL	SOFTER	STANDARD	HARDER
12187B01 125 SX	69-250	**72-250**	76-250
12187B02 125/200 EXC, XC-W	69-250	**72-250**	76-250
12187B24 200 XC	69-250	**72-250**	76-250
12187B03 250 SX	69-250	**72-250**	76-250
12187B04 250/300 EXC, XC-W	72-250	**76-250**	80-250
12187B25 250/300 XC	72-250	**76-250**	80-250

D'après notre expérience, l'amortissement à la compression peut rester tel qu'il est. Pour un ressort plus faible, l'amortissement à la détente peut être diminué de quelques crans; pour un ressort plus fort, il peut être augmenté de quelques crans.

Vérification du réglage de base de la fourche

Pour des raisons diverses il n'est pas possible de déterminer avec précision la valeur de l'enfoncement en charge de la fourche. Si le poids du pilote ne correspond pas tout à fait à la norme, on peut compenser en modifiant la précontrainte des ressorts, comme sur l'amortisseur. Si toutefois la fourche talonne fréquemment (c'est-à-dire vient taper en bout de course), il faut absolument monter des ressorts plus durs afin que la fourche et le cadre ne soient pas endommagés.





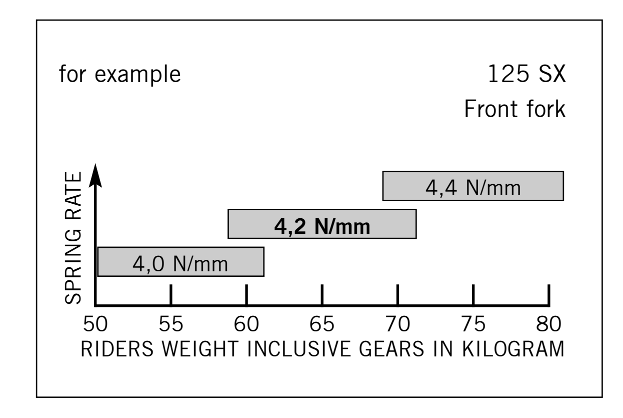
Réglage de la précontrainte de la fourche (SX)

La fourche des modèles SX est équipée du système Preload Adjuster. En tournant les vis de réglage **[1]** on modifie aisément de 10 mm la précontrainte des ressorts.
En tournant dans le sens des aiguilles d'une montre on augmente la précontrainte, dans le sens contraire, on la diminue.
Modifier la précontrainte des ressorts n'a pas d'influence sur le réglage de l'amortissement à la détente.
Toutefois le principe veut que pour une précontrainte accrue on augmente aussi l'amortissement à la détente.

RÉGLAGE DE BASE :
Desserrer la vis de réglage jusqu'en butée, puis la serrer de deux tours.

Modification de la précontrainte de la fourche (modèles XC-W/EXC)

Pour modifier la précontrainte sur ces fourches, il faut en partie les démonter (cf. manuel WP Suspension). On peut se procurer des entretoises de 1,5 / 2,5 et 5 mm (cf. catalogue des pièces détachées). La précontrainte maximale des ressorts ne doit toutefois pas dépasser 20 mm.
Le système Preload Adjuster, tel qu'il existe sur les modèles SX, peut se monter après-coup sur les fourches XC-W/EXC.
N.B.:
WP Suspension règle très minutieusement la pression des ressorts au moyen d'entretoises. Les variations normales dans la fabrication sont compensées par des entretoises de tailles différentes. C'est ce qui peut expliquer que les ressorts des deux bras de fourche aient des entretoises différentes. Il ne faut donc pas mélanger les ressorts et les entretoises.

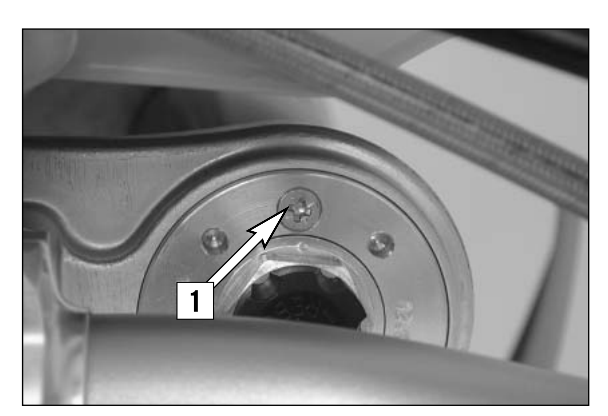


Remplacement des ressorts de fourche

Si le poids du pilote se situe en dessous de 60 kg ou au dessus de 70 kg; il faut changer les ressorts de fourche. Les illustrations permettent de déterminer quel ressort il faut monter. Le ressort standard est indiqué en gras. Le type de la fourche est frappé du côté intérieur de la fixation pour l'axe de roue avant.
En cas d'incertitude il convient de s'adresser à un atelier KTM.

D'après notre expérience, l'amortissement à la compression peut rester tel qu'il est. Pour un ressort plus faible, l'amortissement à la détente peut être diminué de quelques crans; pour un ressort plus fort, il peut être augmenté de quelques crans.

MODELL	SOFTER	STANDARD	HARDER
14187B01 125 SX	4,0 N/mm	**4,2 N/mm**	4,4 N/mm
14187B02 125/200 EXC, XC-W	3,6 N/mm	**3,8 N/mm**	4,0 N/mm
14187B27 200 XC	3,8 N/mm	**4,0 N/mm**	4,2 N/mm
14187B03 250 SX	4,2 N/mm	**4,4 N/mm**	4,6 N/mm
14187B04 250/300 EXC, XC-W	3,8 N/mm	**4,0 N/mm**	4,2 N/mm
14187B28 250/300 XC	4,0 N/mm	**4,2 N/mm**	4,4 N/mm

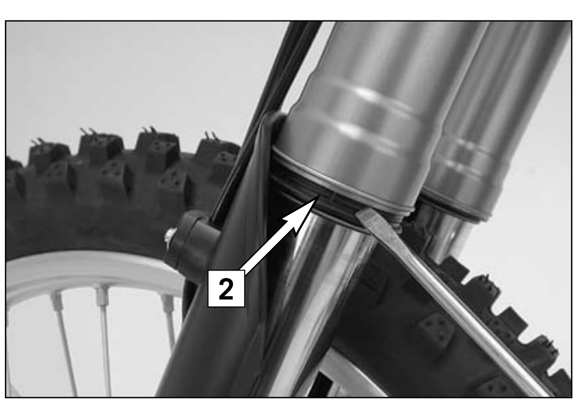


Vis de purge de la fourche

Après 5 heures d'utilisation en compétition il faut desserrer les vis de purge **[1]** de quelques tours afin de laisser échapper l'air qui pourrait créer une surpression. Pour cela, mettre la machine sur un support de manière à ce que la roue avant ne touche pas le sol. Si l'on utilise la moto principalement sur la route, il suffit d'effectuer ce travail lors des révisions périodiques.

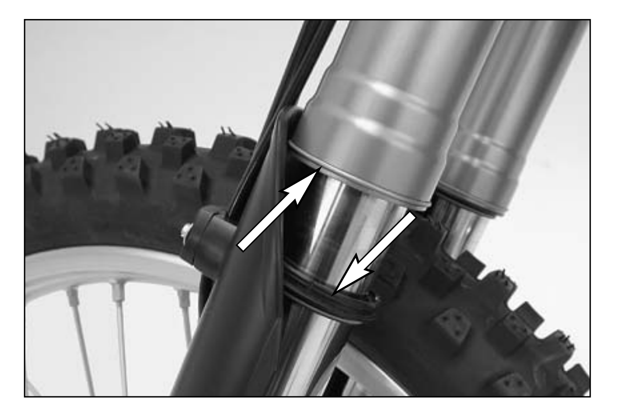
! ATTENTION

UNE PRESSION TROP FORTE DANS LA FOURCHE PEUT CAUSER UNE FUITE. SI LA FOURCHE FUIT, IL FAUT COMMENCER PAR DÉVISSER LES VIS DE PURGE, AVANT QUE DE FAIRE CHANGER LES JOINTS.



Nettoyage des cache-poussière de la fourche

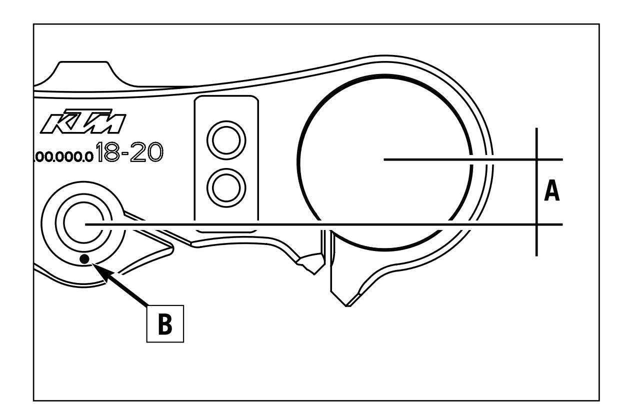
Les cache-poussière **[2]** ont pour but d'essuyer la poussière et la saleté qui se déposent sur les tubes de fourche. Avec le temps la saleté peut toutefois passer derrière le cache-poussière. Si on ne l'enlève pas, c'est l'étanchéité des joints spi qui peut être remise en cause.
Avec un tournevis faire sortir les cache-poussière de leur logement et les pousser vers le bas.



Nettoyer à fond les cache-poussière, les tubes plongeurs et les tubes extérieurs et bien les lubrifier avec un lubrifiant universel en aérosol (Motorex Joker 440) ou avec de l'huile moteur. A la main, renfoncer les cache-poussière dans leur logement.

⚠ ATTENTION

IL NE FAUT PAS QU'IL Y AIT DE L'HUILE SUR LE PNEU AVANT OU LE DISQUE DE FREIN. L'ADHÉRENCE DU PNEU ET L'EFFICACITÉ DU FREIN S'EN TROUVERAIENT TRÈS COMPROMISES.

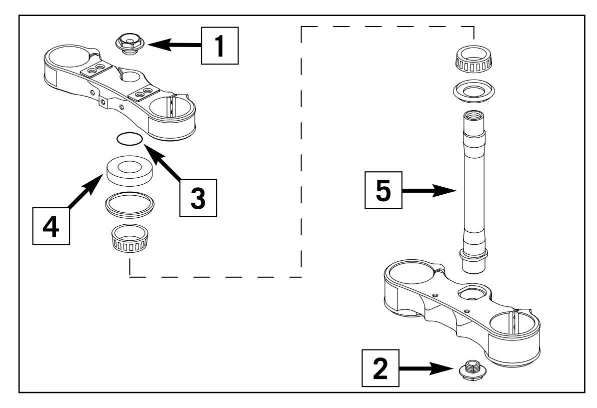


Modification du déport de fourche (de la chasse) (SX / XC)*

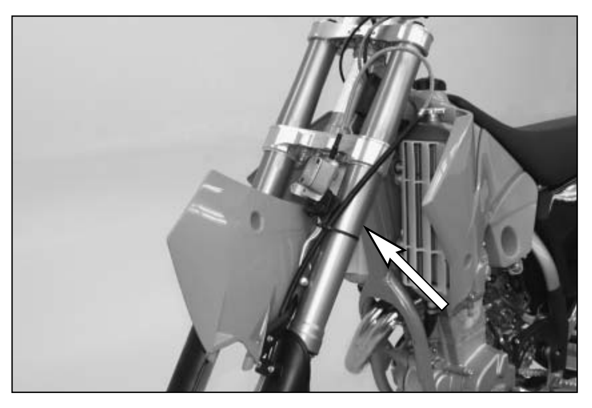
Sur les modèles SX on peut régler le déport de la fourche **[A]** à 18 ou à 20 mm (centre des bras - centre du roulement de direction). Cela permet d'adapter encore mieux le comportement de la machine au caractère du circuit.

Le réglage apparaît quand on a enlevé la vis **[1]**. Si le repère **[B]** est situé vers l'avant, le déport est de 18 mm. Ce réglage permet une meilleure stabilité sur un circuit rapide.

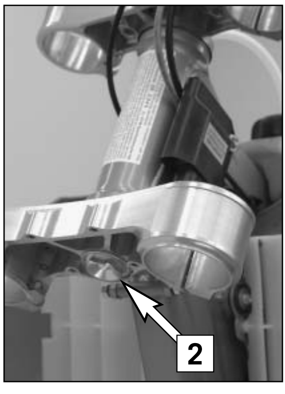
Si le repère **[B]** est vers l'arrière, comme sur l'illustration, le déport est de 20 mm. Cela permet plus d'agilité dans les virages.

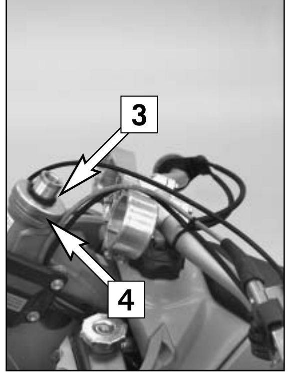


Lorsque la machine est livrée le déport est réglé à 20 mm.

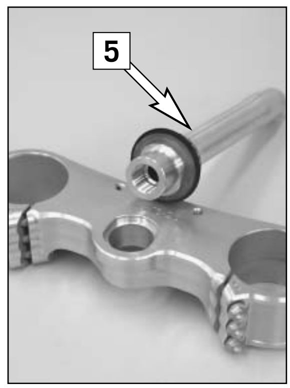


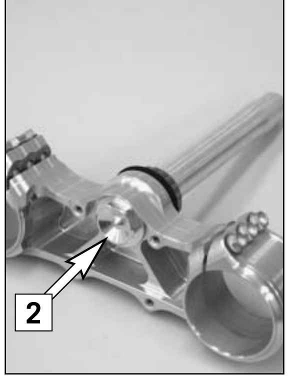
Pour régler le déport, déposer la roue avant ainsi que le garde-boue.
Retirer la vis de la plaque de numéro. Enlever les vis de fixation du maître-cylindre de frein et fixer ce dernier avec un collier ou similaire au bras de fourche gauche afin que la durite de frein ne fasse pas un croc (voir illustration).





Dévisser les vis de fixation et sortir les bras de fourche des tés. Desserrer la vis à épaulement **[2]** du té inférieur de 2 tours. Enlever la vis **[1]** sur le té supérieur, desserrer la vis de fixation et poser le té supérieur sur la selle. Enlever le joint torique **[3]** et le joint de protection **[4]**.
Avec un maillet en caoutchouc taper légèrement sur le té inférieur pour dégager la potence **[5]** de son roulement. Retirer de la colonne de direction le té inférieur et la potence.





Enlever la vis à épaulement située sur le té inférieur et sortir la potence. Nettoyer soigneusement toutes les pièces. Remettre la potence dans le té inférieur après lui avoir fait faire un demi-tour (180°) et visser la vis à épaulement jusqu'en butée.

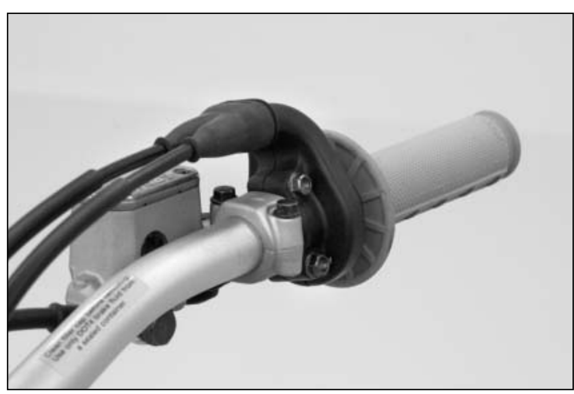
⚠ ATTENTION

- LA VIS À ÉPAULEMENT EST FREINÉE PAR UN INSERT DANS LE FILETAGE. SI ON PEUT LA VISSER À LA MAIN, IL FAUT LA REMPLACER.
- NE PAS CONFONDRE LA VIS À ÉPAULEMENT AVEC LA VIS DU HAUT. LA VIS À ÉPAULEMENT EST AUTO-BLOQUANTE.

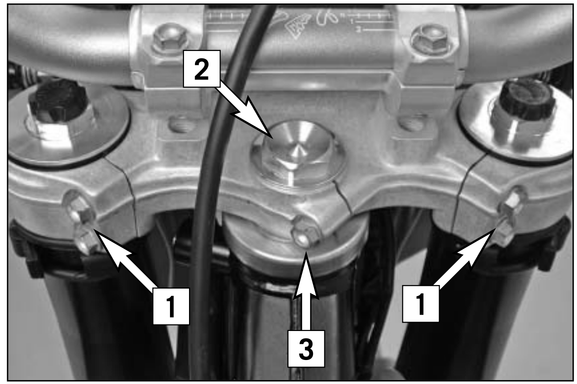
Graisser les roulements de direction et les joints d'étanchéité.

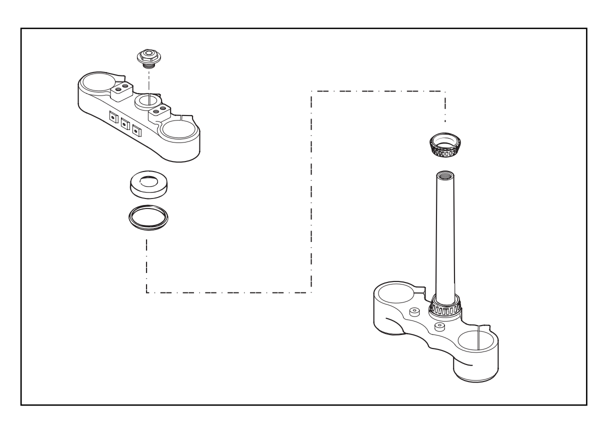


Monter le té inférieur, le roulement supérieur, le joint de protection, le joint torique, le té supérieur et la vis du haut.
Serrer la vis à épaulement du té inférieur à 60 Nm.
Monter les bras de fourche et serrer les vis de fixation sur le té inférieur en trois fois jusqu'à 12 Nm.
Régler les roulements de direction de manière à ce qu'ils n'aient pas de jeu (voir paragraphe contrôle des roulements de direction et réglage) et serrer les vis de fixation sur le té supérieur en trois fois jusqu'à 17 Nm.



Monter le garde-boue avant et serrer les vis à 10 Nm.
Monter le maître-cylindre de frein et serrer les vis à 10 Nm.
Monter la plaque de numéro.
Monter la roue avant (voir paragraphe dépose et pose de la roue avant).





Vérification et réglage des roulements de direction *

Il faut vérifier régulièrement le jeu de la direction. Pour vérifier, on cale la moto sous le cadre, de manière à ce que la roue avant ne porte plus. On secoue alors la fourche d’avant en arrière. Pour régler, desserrer les 5 vis **[1]** et **[3]** du té supérieur et tourner la vis de la potence **[2]** jusqu’à ce qu’il n’y ait plus de jeu. Ne pas serrer l’écrou à fond, ce qui endommagerait les roulements. Avec un maillet en plastique, on tapote sur le té de manière à supprimer les contraintes. Resserrer les 5 vis (15 Nm SX / 20 Nm EXC,XC).

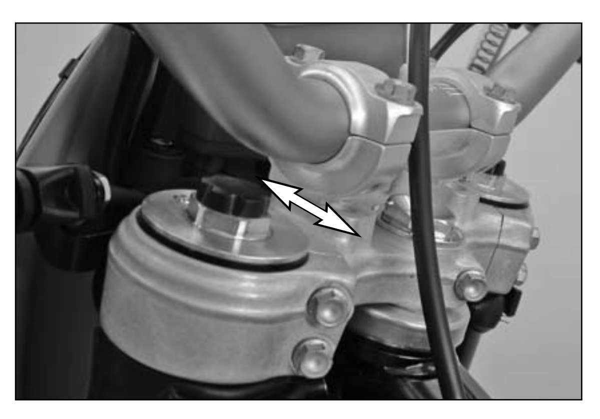
⚠ ATTENTION

- S’IL Y A DU JEU DANS LES ROULEMENTS DE DIRECTION, LA TENUE DE ROUTE S’EN TROUVE AFFECTÉE. CELA PEUT MÊME ALLER JUSQU’À UNE PERTE DE CONTRÔLE DU VÉHICULE.
- LA VIS DE FIXATION **[3]** EST AUTOBLOCANTE GRÂCE À UNE PARTIE EN PLASTIQUE DANS LE FILETAGE. SI ELLE SE LAISSE VISSER À LA MAIN, IL FAUT LA REMPLACER.

! ATTENTION

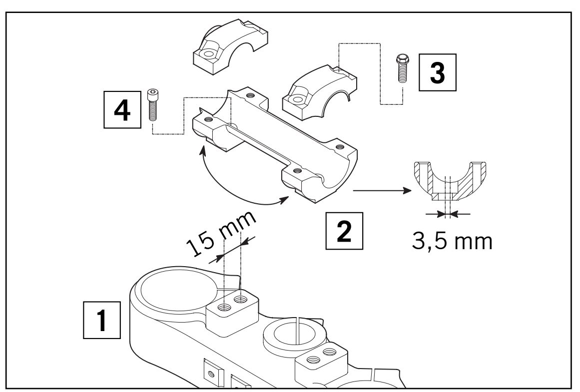
SI L’ON ROULE QUELQUE TEMPS AVEC DU JEU DANS LES ROULEMENTS DE DIRECTION, LES ROULEMENTS AINSI QUE LEUR LOGEMENT DANS LA COLONNE SE TROUVENT ENDOMMAGÉS.

Les roulements de direction doivent être graissés au moins une fois par an (par exemple avec Motorex Long Term 2000).



Réglage de la position du guidon

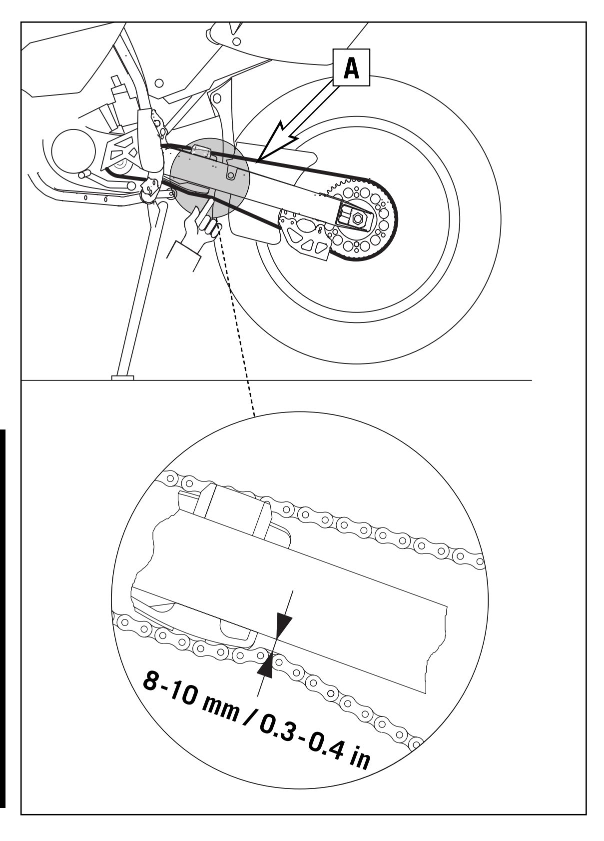
Il existe une marge de réglage de 22 mm, ce qui permet de monter le guidon à sa main.
Sur le té supérieur de fourche **[1]** il y a deux perçages espacés de 15 mm. Les percages sur le support de guidon **[2]** sont désaxés de 3,5 mm. Cela donne quatre possibilités de montage.



Enlever les vis **[3]** des demi-coquilles supérieures et les vis **[4]** du support de guidon. Choisir la position pour le support et serrer les vis **[4]** à 40 Nm. Mettre en place le guidon et les demi-coquilles et serrer les vis **[3]** à 20 Nm. L'espace entre le support de guidon et les demi-coquilles doit être le même vers l'avant et vers l'arrière.

⚠ ATTENTION

LES VIS **[4]** DEVRONT ÊTRE RESSERRÉES AVEC LOCTITE 243.

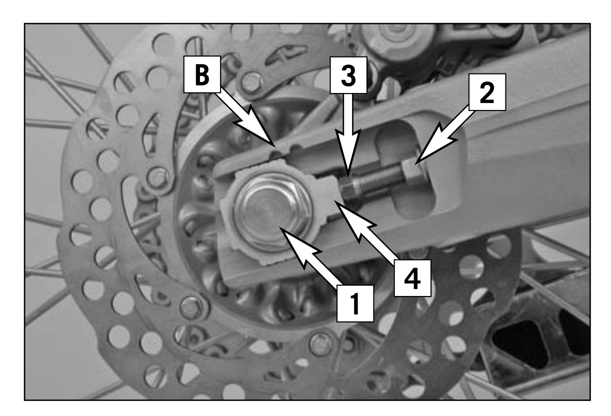


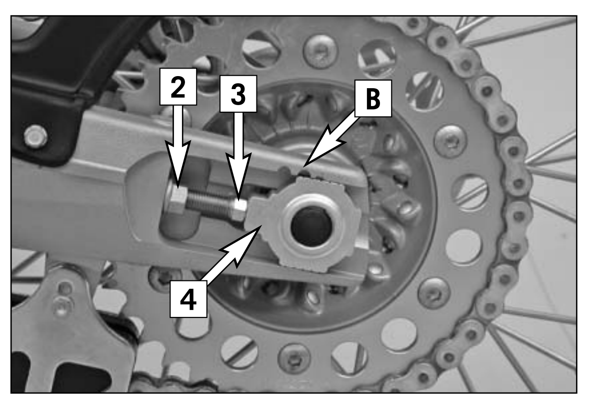
Chaîne tension

Pour contrôler la tension de la chaîne, caler la moto sous le cadre de manière à ce que la roue arrière ne porte plus sur le sol.
Pousser sur la chaîne vers le haut en bout de patin. La distance entre la chaîne et le bras oscillant doit être d'environ 8 - 10 mm. Le brin supérieur **[A]** doit alors être tendu (cf. illustration).
Corriger la tension si nécessaire.

⚠ ATTENTION

- SI LA CHAÎNE EST TROP TENDUE, LES ÉLÉMENTS DE LA TRANSMISSION SENCONDAIRE, À SAVOIR LA CHAÎNE, LE PIGNON, LA COURONNE, LES ROULEMENTS EN SORTIE DE BOÎTE ET À LA ROUE ARRIÈRE SUBISSENT UNE CONTRAINTE SUPPLÉMENTAIRE. EN PLUS D'UNE USURE PRÉMATURÉE IL PEUT MÊME SE PRODUIRE UNE RUPTURE DE CHAÎNE.
- SI EN REVANCHE LA CHAÎNE EST TROP LÂCHE, ELLE PEUT SAUTER, BLOQUER LA ROUE ARRIÈRE OU ENDOMMAGER LE MOTEUR.
- DANS LES DEUX CAS ON PEUT ALORS PERDRE LE CONTRÔLE DE LA MACHINE.





Ajustment de la tension de la chaîne

Desserrer l'écrou à épaulement **[1]**, débloquer les contre-écrous **[2]** et faire-tourner de manière égale les vis de réglage **[3]** à gauche et à droite.
Afin que la roue arrière soit correctement positionnée, il convient qu'il y ait une correspondance entre les repères des tendeurs à droite et à gauche d'une part, et les repères **[B]** sur le bras d'autre part. Serrer les contre-écrous des vis de réglage.
Avant de serrer la broche, vérifier que les tendeurs **[4]** sont bien contre les vis de réglage et que les deux roues sont dans le même axe.
Serrer l'écrou à épaulement **[1]** à 80 Nm.

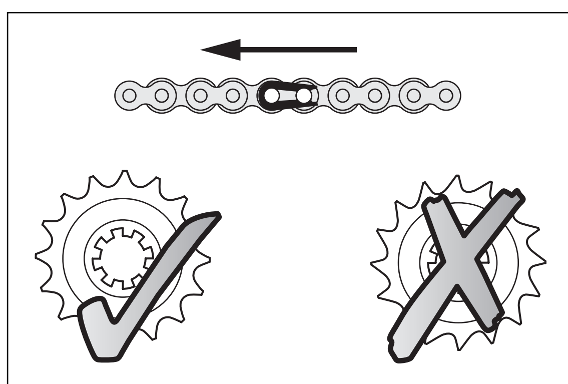
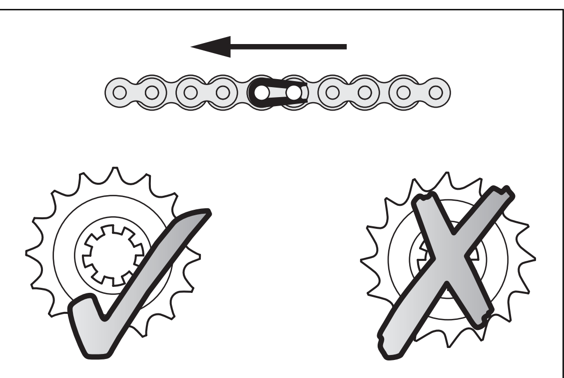
⚠ ATTENTION

- AU CAS OÙ VOUS NE DISPOSERIEZ PAS DE CLÉ DYNAMOMÉTRIQUE LORS DU MONTAGE, FAITES AJUSTER LE COUPLE DE SERRAGE DÈS QUE POSSIBLE DANS UN ATELIER KTM. UNE BROCHE DE ROUE MAL SERRÉE PEUT ENTRAÎNER UN DÉFAUT DE TENUE DE ROUTE.
- SERRER L'ÉCROU À ÉPAULEMENT AU COUPLE PRESCRIT. UNE BROCHE MAL SERRÉE PEUT PROVOQUER UNE INSTABILITÉ DE LA MACHINE.

REMARQUE
Grâce à la grande plage de réglage des tendeurs (32 mm), on peut utiliser des démultiplications secondaires différentes pour une même longueur de chaîne. On peut retourner les tendeurs **[4]** à 180°.

! ATTENTION

METTRE LES TENDEURS DE CHAÎNE TOUJOURS DE MANIÈRE SEMBLABLE.

Entretien de la chaîne

Les chaînes à joints toriques ne requièrent que peu d'entretien. On les nettoie à grande eau sans employer de brosse ni de décapant. Lorsqu'elles sont sèches, on peut utiliser un aérosol spécial (Motorex Chainlube 622) pour ces chaînes.

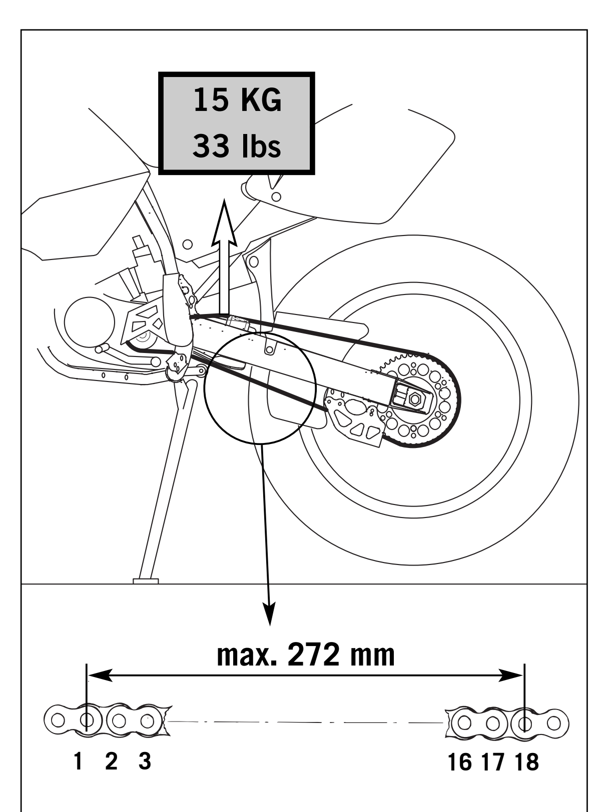
⚠ ATTENTION

VEILLER À CE QU'AUCUN LUBRIFIANT NE SE DÉPOSE SUR LE PNEU ARRIÈRE OU LE DISQUE DE FREIN. LE PNEU GLISSERAIT ET LE FREIN PERDRAIT BEAUCOUP EN EFFICACITÉ, CE QUI POURRAIT AMENER UNE PERTE DE CONTRÔLE DE LA MOTO.

! ATTENTION

L'ATTACHE RAPIDE DOIT AVOIR SON CÔTÉ FERMÉ VERS L'AVANT DANS LE SENS NORMAL DE ROTATION.

Il faut également vérifier l'état du pignon et de la couronne ainsi que du guide-chaîne. Les remplacer si nécessaire.

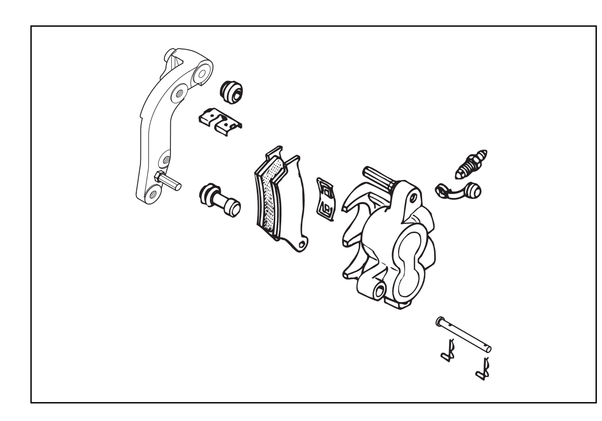


Usure de la chaîne

Pour mesurer l'usure de la chaîne, on procédera de la manière suivante: mettre la boîte de vitesses au point mort et tirer sur le brin supérieur de la chaîne vers le haut avec une force de 10 à 15 kg (cf. figure). Sur le brin inférieur, mesurer alors la distance existant entre 18 rouleaux. L'écart maximum autorisé est de 272 mm, et il implique le remplacement de la chaîne. Comme les chaînes ne s'usent pas toujours régulièrement, il convient d'effectuer la mesure en plusieurs endroits.
NOTA BENE:
Quand on remplace la chaîne, il vaut mieux remplacer aussi le pignon et la couronne, car des dents usées usent prématurément la chaîne.

! ATTENTION

SI VOUS INSTALLEZ UN PIGNON À 14 DENTS, L'EPAULEMENTS DOIT SE TROWER À L'INTERIEUR
FREINER LES VIS DE FIXATION DE LA COURONNE À LA LOCTITE ET LES SERRER EN CROIX.
COUPLE DE SERRAGE DES ÉCROUS 35 NM.
COUPLE DE SERRAGE DES VIS 50 NM.



Remarques de principe concernant les freins à disque KTM

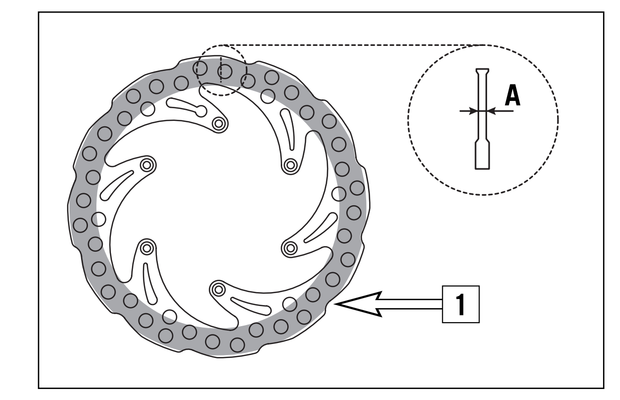
PINCES:
Les pinces montées sur ces modèles sont du type flottant, c'est-à-dire qu'elles ne sont pas montées rigides sur le support. Le fait qu'elles puissent se déplacer latéralement entraîne un contact optimal entre les plaquettes et le disque.

PLAQUETTES:
Devant les plaquettes sont pourvues d´une garniture sinter TOSHIBA TT 2701 et derrière d´une garniture sinter TOYO B 143 FF. Ces garnitures constituent la meilleure combinaison entre facilité du dosage, puissance de freinage et durée de vie. Le type de garniture est indiqué sur le côté postérieur des plaquettes et se trouve enregistré également dans la documentation d´homologation.

Pour les compétitions, d´autres types de garnitures sont également disponibles.

DEVANT: TOSHIBA H 38 (fritté) – dosage difficile, bonne puissance de freinage, durée de vie prolongée, pour les terrains humides et glissants.
FERODO ID 450 (ORGANIQUE) – dosage plus facile, bonne-puissance de freinage, durée de vie réduite, pour les terrains secs, à bon marché.

DERRIÈRE: FERODO 4424 (organique), mieux dosable, durée de vie assez courte, pour un terrain sec.
TOSHIBA H38 (fritté) - durée de vie plus longue que pour le ferodo 4424, freine plus fort.

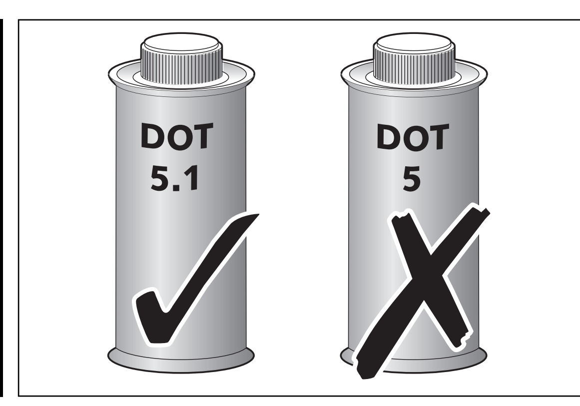


DISQUES DE FREIN:
L'usure réduit l'épaisseur des disques de frein au niveau de la piste de freinage **[1]**. L’épaisseur du disque de frein doit être au moins de 2,50 mm (avant) / 3,50 mm (arrière) à l’endroit le plus faible **[A]**. Vérifier l’épaisseur à plusieurs endroits.

⚠ ATTENTION

- SI LE DISQUE DE FREIN FAIT MOINS DE 2,50 MM (AVANT) / 3,50 MM (ARRIÈRE), CELA EST UN FACTEUR DE RISQUE. IL FAUT FAIRE REMPLACER LE DISQUE DÈS QUE LA LIMITE EST ATTEINTE.
- IL FAUT PAR PRINCIPE FAIRE EFFECTUER LES RÉPARATIONS SUR LES FREINS PAR UN AGENT KTM.

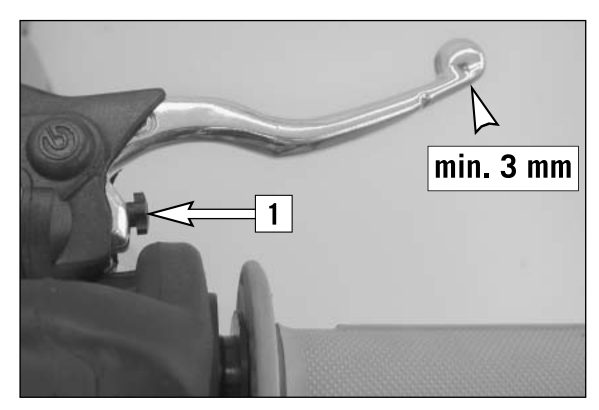
BOCAUX DE LIQUIDE DE FREIN:
Les bocaux de liquide de frein, pour le frein avant comme pour le frein arrière, ont des dimensions telles qu’il n’est pas nécessaire de rajouter de liquide lorsque les plaquettes s’usent. Si le niveau tombe au dessous du minimum, c’est qu’il y a une fuite ou qu’il n’y a absolument plus de garniture sur les plaquettes.



LIQUIDE DE FREIN:
KTM remplit les circuits de frein avec du liquide „Motorex Brake Fluid DOT 5.1“. C’est un des liquides de frein les plus performants actuellement sur le marché. Nous recommandons son emploi par la suite également. Le DOT 5.1 est constitué d’une base d’éther de glycol, sa couleur est ambrée. Si l’on ne dispose pas de DOT 5.1 pour effectuer un complément, on peut à la rigueur rajouter du DOT 4. Il est conseillé toutefois d’effectuer le remplacement dès que possible.
Ne jamais employer de liquide DOT 5. Il est constitué d’une base d’huile de silicone et sa couleur est pourpre. Les joints et les durites doivent être spéciaux pour ce liquide.

⚠ ATTENTION

FAIRE CHANGER LE LIQUIDE DE FREIN AU MOINS UNE FOIS PAR AN, ET PLUS SOUVENT SI ON LAVE FRÉQUEMMENT LA MACHINE. EN EFFET, LE LIQUIDE DE FREIN ABSORBE L’EAU, SI BIEN QU’AU BOUT DE QUELQUE TEMPS IL PEUT SE FORMER DES BULLES DE VAPEUR QUAND ON FREINE, CE QUI REMET EN CAUSE LE FREINAGE.

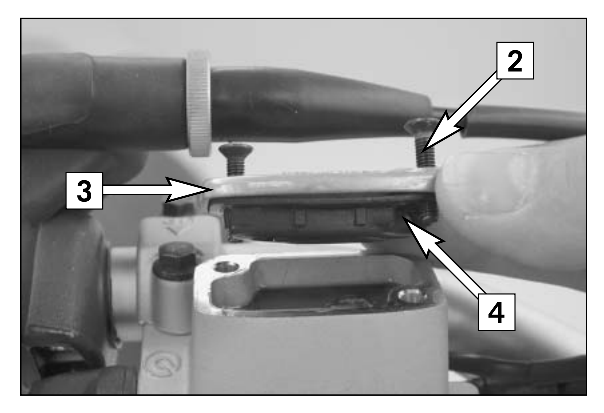


Réglage de la course à vide de la piognée de frein

La course à vide de la poignée de frein peut se régler au moyen de la vis **[1]**. On détermine ainsi le point d'attaque, (le moment où les garnitures attaquent le disque; on sent alors une résistance) en fonction de la grandeur de la main du pilote.
La poignée de frein doit présenter une course à vide d'au moins 3 mm. Si besoin est, tourner la vis de réglage 1.

! ATTENTION

LA COURSE À VIDE DE LA POIGNÉE DOIT ÊTRE AU MOINS DE 3 MM. C'EST SEULEMENT APRÈS CETTE GARDE QUE LE PISTON DU MAÎTRE-CYLINDRE DOIT ENTRER EN MOUVEMENT (CE QUE L'ON SENT À LA RÉSISTANCE À LA POIGNÉE). SI CETTE VALEUR DE GARDE N'EST PAS RESPECTÉE, IL SE PRODUIT UNE SURPRESSION DANS LE SYSTÈME ET LE FREIN AVANT PEUT CHAUFFER ET SE TROUVER HORS D'USAGE.

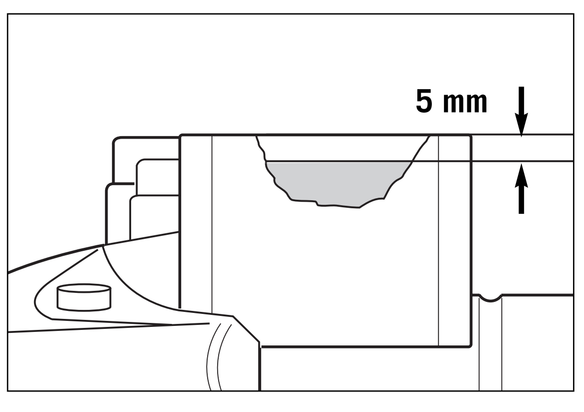


Vérification du niveau du liquide de frein avant

Le bocal de liquide de frein est situé sur la poignée au guidon avec le maître-cylindre. Il possède un regard sur sa face. Lorsque le bocal est à l'horizontale, le niveau de liquide ne doit pas se situer sous le niveau du regard.

⚠ ATTENTION

SI LE NIVEAU DE LIQUIDE DE FREIN SE SITUE EN DESSOUS DU MINIMA, CECI SIGNIFIE QUE LE SYSTÈME PRÉSENTE UNE FUITE OU QUE LES PLAQUETTES DE FREIN SONT TOTALEMENT USÉES. DANS CE CAS IL FAUT SE RENDRE IMMÉDIATEMENT DANS UN ATELIER KTM.



Complément de liquide de frein à l'avant *

Enlever les vis **[2]** et le couvercle **[3]** avec la membrane **[4]**.
Mettre le maître-cylindre à l'horizontale et rajouter du liquide (Motorex Brake Fluid DOT 5.1) jusqu'à 5 mm du bord supérieur du bocal. Remettre la membrane, le couvercle et les vis. Nettoyer à l'eau le liquide qui aurait débordé ou que l'on aurait renversé.

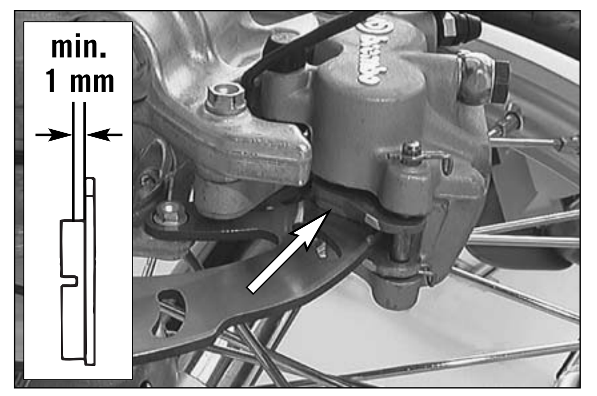
⚠ ATTENTION

- NE JAMAIS EMPLOYER DE LIQUIDE DOT 5. IL EST CONSTITUÉ D'UNE BASE D'HUILE DE SILICONE ET SA COULEUR EST POURPRE. LES JOINTS ET LES DURITES DOIVENT ÊTRE SPÉCIAUX POUR CE LIQUIDE.
- ENTREPOSER LE LIQUIDE DE FREIN HORS DE PORTÉE DES ENFANTS.
- LE LIQUIDE DE FREIN PEUT PROVOQUER DES IRRITATIONS DE LA PEAU. EVITER LES PROJECTIONS SUR LA PEAU OU DANS LES YEUX. EN CAS DE PROJECTION DANS LES YEUX, RINCER À GRANDE EAU ET CONSULTER UN MÉDECIN.

5 mm

! ATTENTION

- NE PAS FAIRE TOMBER DE LIQUIDE DE FREIN SUR LA PEINTURE, QUI SE TROUVERAIT ALORS ATTAQUÉE.
- N'UTILISER QUE DU LIQUIDE DE FREIN PROPRE ET PROVENANT D'UN BIDON BIEN FERMÉ.



Vérification des plaquettes de frein à l'avant

On contrôle les plaquettes par en dessous. L'épaisseur de la garniture ne doit pas être inférieure a 1 mm.

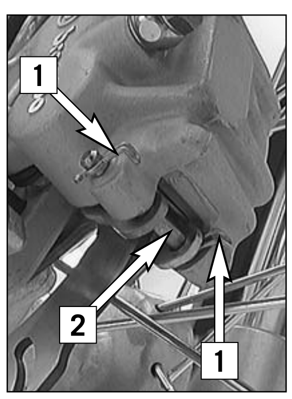
⚠ ATTENTION

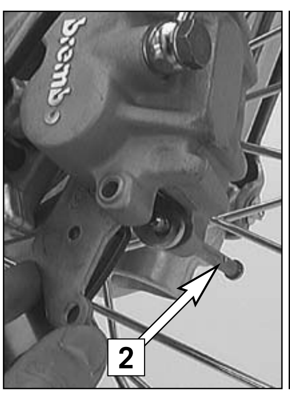
L'ÉPAISSEUR DES GARNITURES DES PLAQUETTES DE FREIN NE DOIT PAS ÊTRE INFÉRIEURE À 1 MM À L'EMPLACEMENT LE PLUS FAIBLE. DANS LE CAS CONTRAIRE, LES FREINS PEUVENT LÂCHER. POUR VOTRE PROPRE SÉCURITÉ, CHANGEZ DONC LES PLAQUETTES DE FREIN PENDANT QU'IL EN EST ENCORE TEMPS.

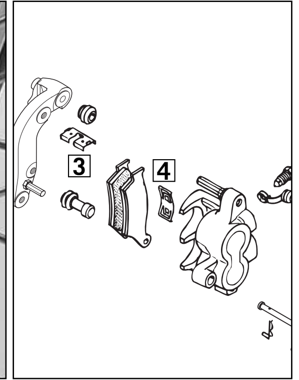
! ATTENTION

SI LES PLAQUETTES DE FREIN SONT RENOUVELÉES TROP TARD, SI BIEN QUE LA GARNITURE EST PARTIELLEMENT OU TOTALEMENT USÉE, LES PARTIES EN ACIER DES PLAQUETTES DE FREIN FROTTENT ALORS SUR LE DISQUE DE FREIN. CECI FAIT QUE L'ACTION DES FREINS SERA CONSIDÉRABLEMENT ALTÉRÉE ET QUE LE DISQUE DE FREIN SERA DÉTRUIT.







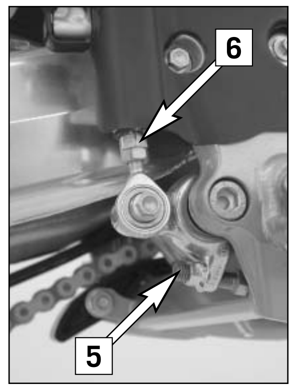


Remplacement des plaquettes à l'avant *

Pousser la pince vers le disque de manière à repousser les pistons à fond. Enlever les goupilles **[1]** du doigt d'arrêt **[2]**, retirer celui-ci et sortir les plaquettes. Nettoyer la pince et son support à l'air comprimé, vérifier si les cache-poussière des tétons de guidage ne sont pas abîmés et graisser les tétons si besoin est.
Mettre la plaquette droite el la maintenir en place au moyen du doigt d'arret. Mettre la plaquette gauche et enfiler alors le doigt d'arrêt à fond. Remettre les goupilles.
Lors du montage des plaquettes, faire attention à ce que la tôle de guidage **[3]** de la pince et la lame de ressort **[4]** soient bien en place.

⚠ ATTENTION

- IL NE DOIT Y AVOIR SUR LE DISQUE NI HUILE NI GRAISSE, QUI RÉDUIRAIENT CONSIDÉRABLEMENT L'EFFICACITÉ DU FREINAGE.
- VÉRIFIER À LA FIN SI LES GOUPILLES SONT BIEN EN PLACE.
- APRÈS AVOÍR TRAVAILLÉ SUR LE SYSTÈME DE FREINAGE IL FAUT TOUJOURS ACTIONNER LE LEVIER OU LA PÉDALE DE FREIN AFIN QUE LES PLAQUETTES PRENNENT LEUR PLACE CONTRE LE DISQUE ET QUE L'ON SENTE LE POINT D'ATTAQUE.



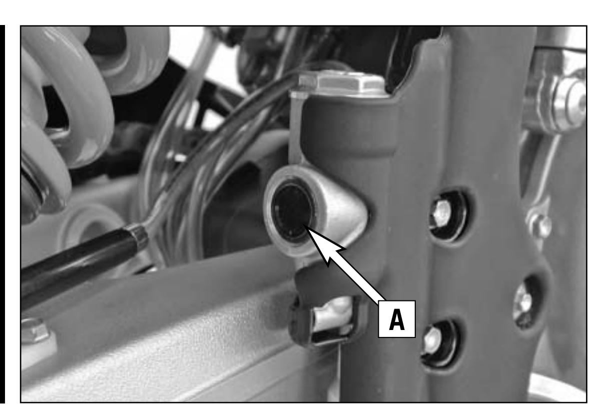


Réglage de la position de la pédale de frein *

La position de base de la pédale de frein peut être modifiée en tournant la vis de butée **[5]**. La garde se règle ensuite au moyen de la tige de piston **[6]**. La pédale doit avoir, mesurée à son extrémité, une course à vide de 3 à 5 mm. C'est seulement après cette garde que la tige de piston doit actionner le piston dans le maître-cylindre (on sent alors une résistance plus importante).

⚠ ATTENTION

SI CETTE GARDE N'EXISTE PAS, IL SE CRÉE UNE SURPRESSION DANS LE SYSTÈME DE FREINAGE, SI BIEN QUE LES PLAQUETTES SE METTENT À LÉCHER LE DISQUE. IL SE PRODUIT UNE AUGMENTATION DE TEMPÉRATURE ANORMALE QUI PEUT CONDUIRE DANS LE CAS EXTRÊME À UN REFUS TOTAL DE FONCTIONNER.

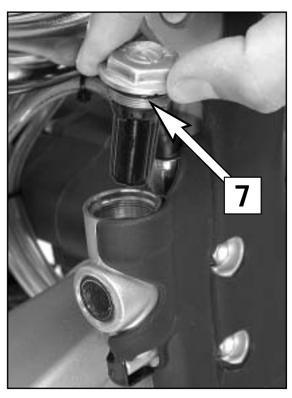


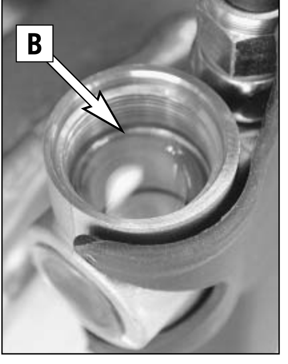
Vérification du niveau de liquide de frein à l'arriere

Le bocal de liquide de frein pour le disque arrière se trouve du côté droit juste près du maître-cylindre.
Quand la moto est bien droite, il ne doit pas y avoir de bulle d'air qui apparaisse dans le regard **[A]**.

⚠ ATTENTION

SI LE NIVEAU DE LIQUIDE DE FREIN SE SITUE EN DESSOUS DU MINIMA, CECI SIGNIFIE QUE LE SYSTÈME PRÉSENTE UNE FUITE OU QUE LES PLAQUETTES DE FREIN SONT TOTALEMENT USÉES.





Compléter le niveau de liquide de frein à l'arrière *

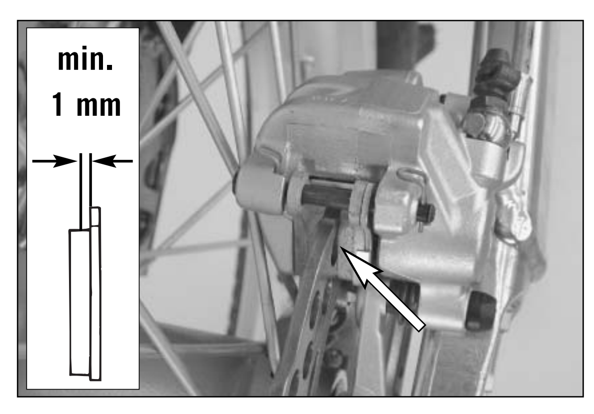
Dès qu'une bulle d'air apparaît dans le regard, il faut rajouter du liquide de frein. Pour cela il est conseillé d'enlever la vis **[7]**. Rajouter du liquide de frein DOT 5.1 (par ex. Motorex Brake Fluid DOT 5.1) jusqu'au repère **[B]** et remettre la vis. Laver à l'eau si l'on a renversé du liquide.

⚠ ATTENTION

- NE JAMAIS EMPLOYER DE LIQUIDE DOT 5 ! IL EST CONSTITUÉ D'UNE BASE D'HUILE DE SILICONE ET SA COULEUR EST POURPRE. LES JOINTS ET LES DURITES DOIVENT ÊTRE SPÉCIAUX POUR CE LIQUIDE.
- ENTREPOSER LE LIQUIDE DE FREIN HORS DE PORTÉE DES ENFANTS.
- LE LIQUIDE DE FREIN PEUT PROVOQUER DES IRRITATIONS DE LA PEAU. EVITER LES PROJECTIONS SUR LA PEAU OU DANS LES YEUX. EN CAS DE PROJECTION DANS LES YEUX, RINCER À GRANDE EAU ET CONSULTER UN MÉDECIN.

! ATTENTION

- NE PAS FAIRE TOMBER DE LIQUIDE DE FREIN SUR LA PEINTURE, QUI SE TROUVERAIT ALORS ATTAQUÉE.
- N'UTILISER QUE DU LIQUIDE DE FREIN PROPRE ET PROVENANT D'UN BIDON BIEN FERMÉ.



Vérification des plaquettes de frein à l’arrière

On contrôle les plaquettes par l’arrière. L’épasseur de la garniture ne doit pas être inférieuere a 1 mm.

⚠ ATTENTION

L’ÉPAISSEUR DES GARNITURES DES PLAQUETTES DE FREIN NE DOIT PAS ÊTRE INFÉRIEURE À 1 MM À L’EMPLACEMENT LE PLUS FAIBLE. DANS LE CAS CONTRAIRE, LES FREINS PEUVENT LÂCHER. POUR VOTRE PROPRE SÉCURITÉ, CHANGEZ DONC LES PLAQUETTES DE FREIN PENDANT QU’IL EN EST ENCORE TEMPS.

! ATTENTION

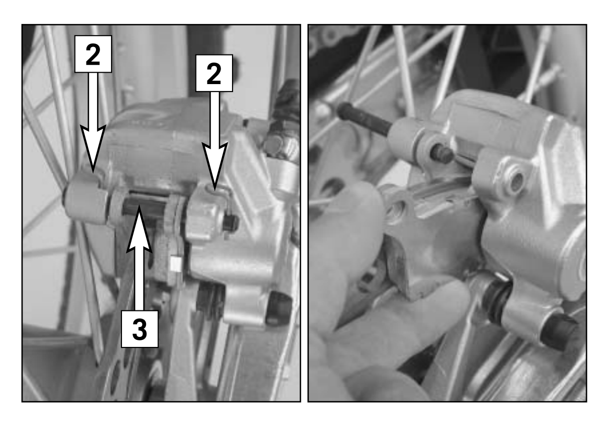
SI L’ON ATTEND TROP POUR CHANGER LES PLAQUETTES ET QUE, PAR EXEMPLE IL N’Y A PLUS DE GARNITURE, C’EST LE MÉTAL DE LA PLAQUETTE QUI FROTTE CONTRE LE DISQUE. LE FREINAGE EST ALORS INEFFICACE ET LE DISQUE EST IRRÉMÉDIABLEMENT ENDOMMAGÈ.

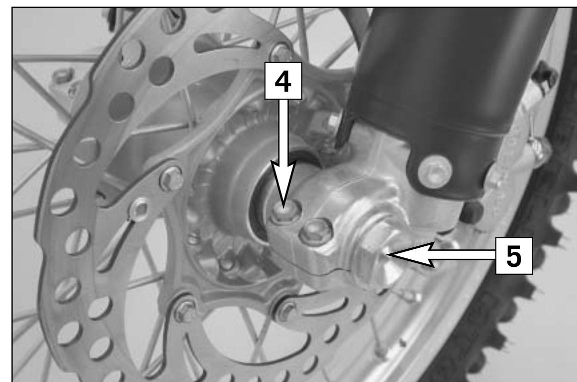
Remplacement des plaquettes de frein à l’arrière *

Pousser la pince **[1]** vers la couronne afin d'amener le piston dans sa position de base. Enlever la goupille **[2]** et, en tapant avec un jet, chasser le doigt d'arrêt **[3]** vers la couronne. Sortir les plaquettes. Nettoyer la pince à fond à l'air comprimé et vérifier l'état du soufflet des tétons de guidage.
Mettre en place la plaquette gauche dans la pince, la faire tenir avec le doigt d'arrêt **[3]**. Enfiler la plaquette droite et enfoncer le doigt jusqu'en butée. Remettre la goupille **[2]**.

⚠ ATTENTION

- IL NE DOIT Y AVOIR SUR LE DISQUE NI HUILE NI GRAISSE, QUI RÉDUIRAIENT CONSIDÉRABLEMENT L’EFFICACITÉ DU FREINAGE.
- VÉRIFIER À LA FIN SI LES GOUPILLES SONT BIEN EN PLACE.
- APRÈS AVOIR TRAVAILLÉ SUR LE SYSTÈME DE FREINAGE, IL FAUT TOUJOURS ACTIONNER LE LEVIER OU LA PÉDALE DE FREIN AFIN QUE LES PLÁQUETTES PRENNENT LEUR PLACE CONTRE LE DISQUE ET QUE L’ON SENTE LE POINT D’ATTAQUE.



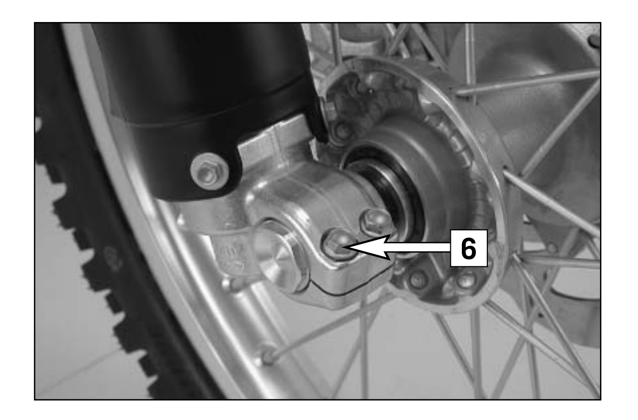


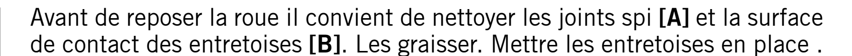
Dépose et pose de la roue avant

Pour déposer la roue avant, il faut caler la moto sous le cadre de manière à ce que la roue ne porte plus sur le sol.
Desserrer les deux vis **[4]** au bas du bras gauche. Enlever l'écrou à épaulement **[5]**, puis desserrer ensuite les deux vis **[6]** à droite. Tenir la roue et sortir l'axe **[7]** .Sortir la roue de la fourche avec précaution.

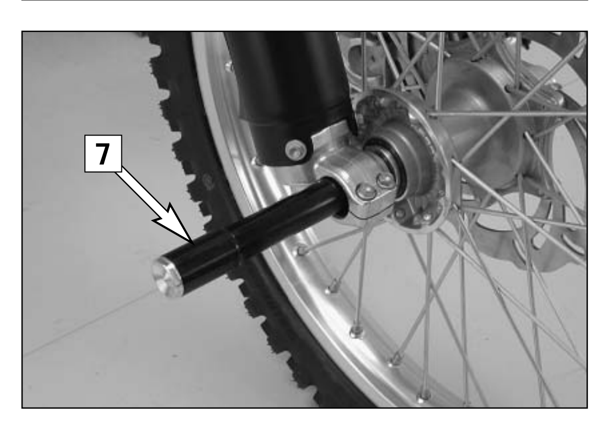
! ATTENTION

- NE PAS ACTIONNER LE FREIN LORSQUE LA ROUE EST DÉPOSÉE.
- TOUJOURS POSER LA ROUE AVEC LE DISQUE SUR LE DESSUS, SINON CE DERNIER PEUT ÊTRE ENDOMMAGÉ.





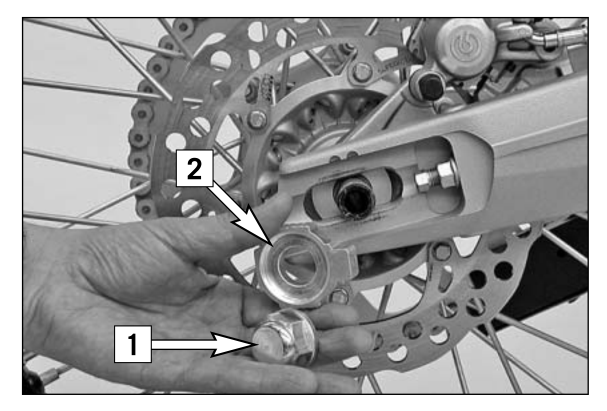
Avant de reposer la roue il convient de nettoyer les joints spi **[A]** et la surface de contact des entretoises **[B]**. Les graisser. Mettre les entretoises en place .



Pour la pose de la roue, présenter celle-ci dans la fourche, la mettre en position et enfiler l'axe.
Mettre l'écrou à épaulement **[5]**, serrer les vis de fixation **[6]** sur le bas de la fourche à droite pour empêcher l'axe de tourner et serrer l'écrou à épaulement à 40 Nm.
Desserrer les vis de fixation, descendre la moto de sa béquille, serrer le frein avant et actionner plusieurs fois la fourche avec vigueur pour que les bras se mettent en place.
Ensuite seulement serrer les vis de fixation au bas de chaque bras à 15 Nm.

⚠ ATTENTION

- AU CAS OÙ VOUS NE DISPOSERIEZ PAS DE CLÉ DYNAMOMÉTRIQUE LORS DU MONTAGE, FAITES AJUSTER LE COUPLE DE SERRAGE DÈS QUE POSSIBLE DANS UN ATELIER KTM.
- IL NE DOIT Y AVOIR SUR LE DISQUE NI HUILE NI GRAISSE, QUI RÉDUIRAIENT CONSIDÉRABLEMENT L’EFFICACITÉ DU FREINAGE.
- QUAND LA ROUE EST EN PLACE, TOUJOURS ACTIONNER LE FREIN DE MANIÈRE À CE QUE LES PLAQUETTES PRENNENT LEUR PLACE.

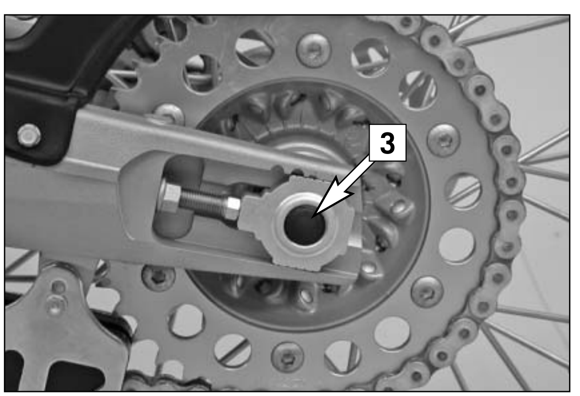


Dépose et pose de la roue arrière

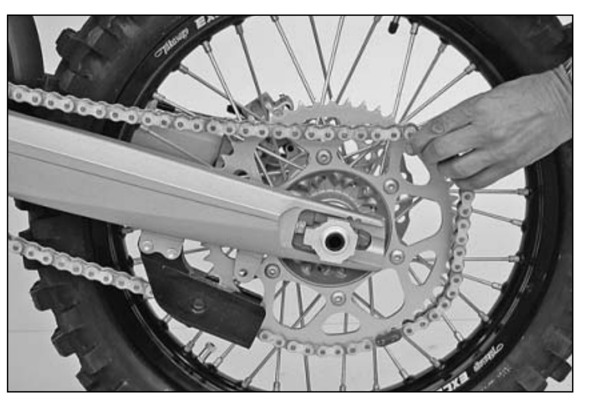
Caler la moto sous le cadre de manière à ce que la roue arrière ne porte plus sur le sol.
Dévisser l’écrou à épaulement **[1]**, retirer le tendeur de chaîne **[2]** et sortir la broche **[3]** de manière à ce que la roue se laisse pousser ves l’avant. Faire descendre la chaîne de la couronne, retirer complètement la broche et sortir la roue du bras.

! ATTENTION

- TOUJOURS POSER LA ROUE AVEC LE DISQUE SUR LE DESSUS, SINON CE DERNIER PEUT ÊTRE ENDOMMAGÉ.
- NE PAS ACTIONNER LE FREIN LORSQUE LA ROUE EST DÉPOSÉE.
- SI L’ON RETIRE LA BROCHE, IL FAUT BIEN NETTOYER SON FILETAGE AINSI QUE CELUI DE L’ÉCROU ET LES ENDUIRE À NOUVEAU DE GRAISSE POUR ÉVITER UN GRIPPAGE.



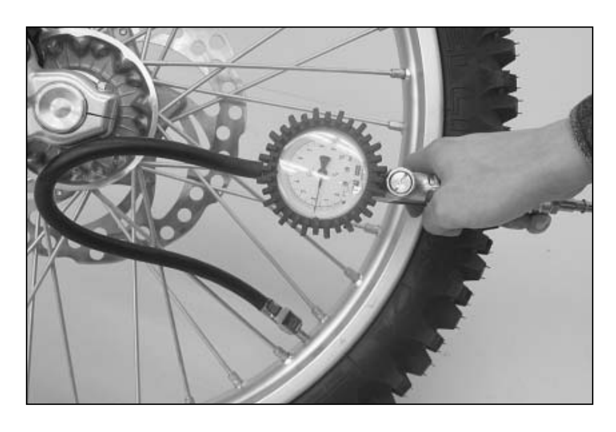
FRANCAIS



La pose s’effectue en sens inverse. Avant de resserrer l’écrou à 80 Nm, il faut pousser sur la roue vers l’avant, afin que les tendeurs soient en appui contre les vis de réglage.

⚠ ATTENTION

- AU CAS OÙ VOUS NE DISPOSERIEZ PAS DE CLÉ DYNAMOMÉTRIQUE LORS DU MONTAGE, FAITES AJUSTER LE COUPLE DE SERRAGE DÈS QUE POSSIBLE DANS UN ATELIER KTM.
- QUAND LA ROUE EST EN PLACE, TOUJOURS ACTIONNER LE FREIN DE MANIÈRE À CE QUE LES PLAQUETTES PRENNENT LEUR PLACE.
- VEILLEZ À CE QU'IL N'Y AIT NI GRAISSE NI HUILE SUR LE DISQUE DE FREIN. LE FREINAGE S'EN TROUVERAIT CONSIDÉRABLEMENT ALTÉRÉ.
- SERRER L’ÉCROU À ÉPAULEMENT AU COUPLE PRESCRIT. UNE BROCHE MAL SERRÉE PEUT PROVOQUER UNE INSTABILITÉ DE LA MACHINE.



PRESSION		
	avant	arriére
Tout terrain	1,0 bar	1,0 bar
Route en solo	1,5 bar	2,0 bar

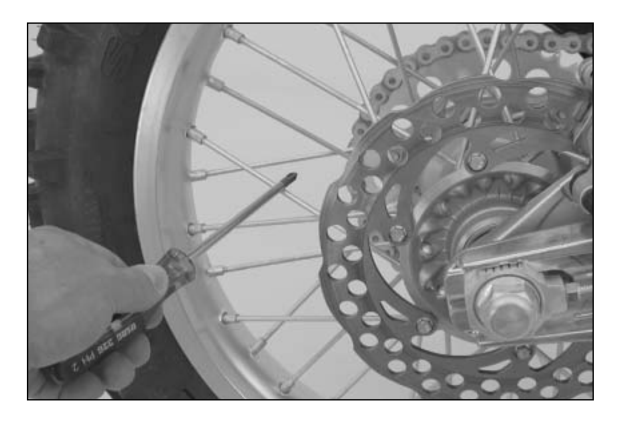
Pneus, pression

Le type, l'état et la pression des pneus ont une influence sur le comportement de la moto. C'est pourquoi il convient de vérifier avant toute utilisation.

- Les dimensions sont indiquées dans les caractéristiques techniques et sur la feuille des mines.
- L'état doit être vérifié avant chaque utilisation.
  On regardera en particulier s'il n'y a pas de coupures, de clous ou d'autres objets pointus.
  Pour ce qui est de la profondeur du dessin, se conformer à la réglementation locale. Nous recommandons de changer le pneu au plus tard quand la profondeur n'est plus que de 2 mm.
- La pression doit être vérifiée régulièrement lorsque le pneu est froid. Une bonne pression est garante du confort de conduite et d'une longévité optimale du pneu.

⚠ ATTENTION

- NE FAITES MONTER QUE DES PNEUS AUTORISÉS PAR KTM. D'AUTRES PNEUS PEUVENT AVOIR UNE INFLUENCE NÉGATIVE SUR LA TENUE DE ROUTE.
- LES ROUES AVANT ET ARRIÈRE DOIVENT ÊTRE ÉQUIPÉES DE PNEUS AUX DESSINS DE MÊME NATURE. RESPECTER L'HOMOLOGATION EN CE QUI CONCERNE LES PNEUS.
- POUR VOTRE SÉCURITÉ, UN PNEU ABÎMÉ DOIT AUSSITÔT ÊTRE REMPLACÉ.
- DES PNEUS USÉS SE COMPORTENT MAL, EN PARTICULIER SUR CHAUSSÉE MOUILLÉE.
- UNE PRESSION TROP FAIBLE ENTRAÎNE UNE USURE ANORMALE ET UN ÉCHAUFFEMENT TROP IMPORTANT DU PNEU.

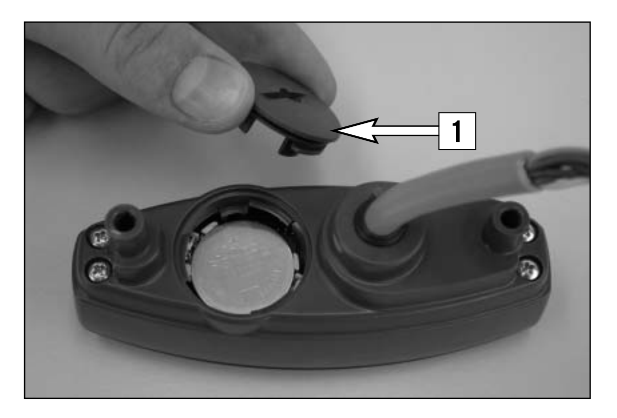


Vérifier la tension des rayons

Une tension des rayons correcte est très importante pour la stabilité de la roue et donc aussi pour la sécurité. Un rayon détendu crée un balourd et rapidement d'autres rayons se détendent. Il faut donc vérifier régulièrement la tension des rayons, particulièrement quand la machine est neuve. Avec la lame d'un tournevis on frappe légèrement sur chaque rayon (voir figure). Le son doit être clair. S'il est sourd, c'est que le rayon est desserré. Faire alors tendre les rayons dans un atelier, où l'on centrera aussi la roue.

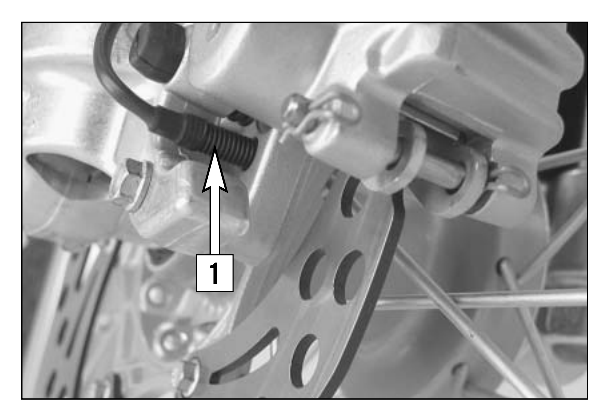
⚠ ATTENTION

- SI VOUS ROULEZ AVEC DES RAYONS DESSERRÉS, CEUX-CI PEUVENT S'ARRACHER ET PAR CONSÉQUENT DÉSTABILISER LA TENUE DE ROUTE DE LA MOTO.
- DES RAYONS TROP TENDUS PEUVENT ÉGALEMENT CASSER EN RAISON DE CONTRAINTES MAL RÉPARTIES. SEULS DES RAYONS CORRECTEMENT TENDUS RÉPARTISSENT LES CHARGES DE MANIÈRE OPTIMALE.
  LES RAYONS DOIVENT ÊTRE SERRÉS À UN COUPLE DE 5 NM.



Pile pour le compteur électronique

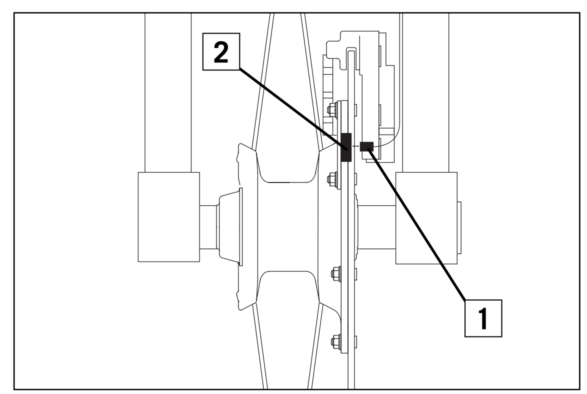
Pour ce faire, démonter le capotage de phare et déposer le compteur électronique. Enlever le bouchon vissé **[1]**, mettre une pile (Type Duracell CR 2430) avec les inscriptions sur le dessus et remettre le bouchon.

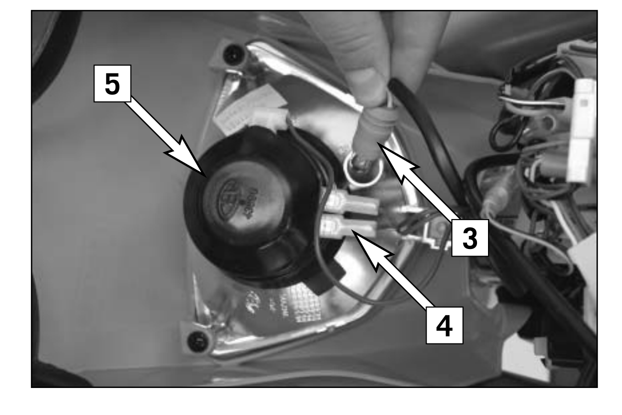


Vérification/réglage du capteur

La distance entre l'aimant **[2]** et le capteur **[1]** doit être de 2 à 4 mm. Si ce n'est pas le cas, il se peut que le compteur fonctionne mal.

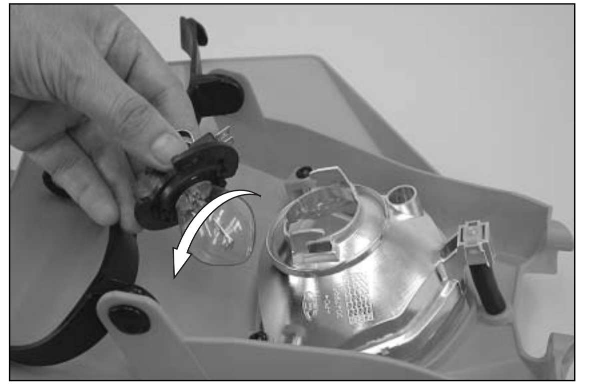
On peut corriger la distance en vissant ou en dévissant le capteur **[1]**.





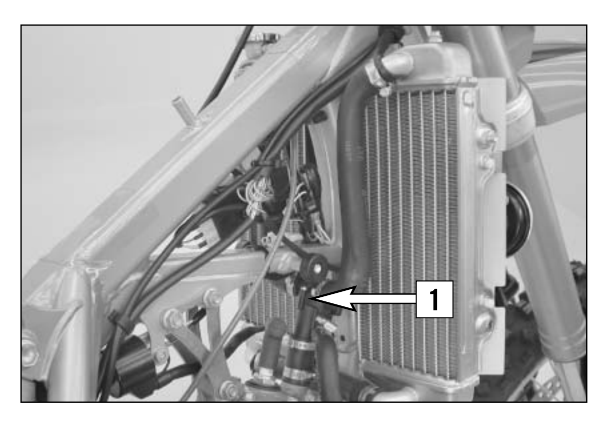
Remplacement d'une ampoule de phare ou de la veilleuse

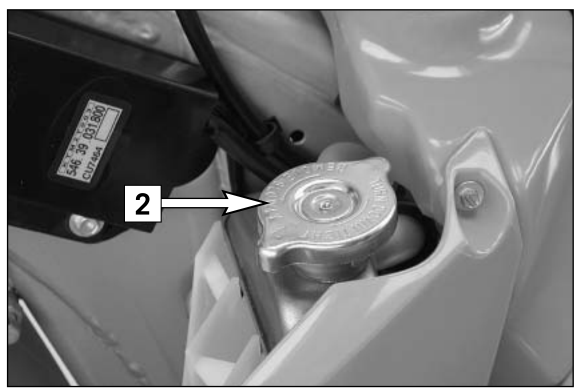
Décrocher les deux sangles en caoutchouc et faire basculer la plaque de phare vers l'avant.
Avec précaution retirer la veilleuse **[3]** et sa douille de leur fixation.
Retirer la cosse **[4]** du culot de l'ampoule de phare et retirer le capuchon en caoutchouc **[5]**. Décrocher l'épingle et sortir l'ampoule du déflecteur. Pour changer la veilleuse on retire simplement l'ampoule de la douille.



Appuyer légèrement sur l'ampoule et la faire tourner d'environ 30° dans le sens inverse de celui des aiguilles d'une montre. On peut alors la retirer.

La pose s'effectue en sens inverse.





Circuit de refroidissement

La pompe à eau située dans le moteur brasse le liquide de refroidissement. Celui-ci toutefois ne peut bien circuler que s'il n'y a pas de bulles d'air dans le circuit. C'est pourquoi il faut purger le système quand
a) on a rajouté plus de 0,25 litre de liquide
b) on a vidangé
(cf. purge du circuit de refroidissement)
Sur certains modèles est monté un thermostat **[1]** afin que le moteur atteigne plus rapidement sa température de fonctionnement. Lorsque le moteur est froid, le liquide derefroidissement circule dans le cylindre et la culasse. Quand le liquide atteint environ 55°C, le thermostat s'ouvre et le liquide passe alors aussi par les deux radiateurs en aluminium.
C'est le vent relatif qui assure le refroidissement. Plus la vitesse est faible, moins le refroidissement est efficace. De même un radiateur encrassé est moins performant.

⚠ ATTENTION

- IL EST PRÉFÉRABLE DE VÉRIFIER LE NIVEAU DE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT LORSQUE LE MOTEUR EST FROID. LORSQUE LE MOTEUR EST CHAUD, IL FAUT RECOUVRIR LE BOUCHON 2.D'UN CHIFFON ET OUVRIR LENTEMENT DE MANIÈRE À CE QUE LA PRESSION PUISSE S'ÉCHAPPER. ATTENTION À NE PAS S'ÉBOUILLANTER!
- NE PAS DÉBRANCHER LES DURITES QUAND LE MOTEUR EST CHAUD. LA VAPEUR ET LE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT, QUI EST BOUILLANT, POURRAIENT PROVOQUER DES BRÛLURES GRAVES.
- SI L'ON SE BRÛLE, FAIRE COULER IMMÉDIATEMENT DE L'EAU FROIDE SUR LA PARTIE DU CORPS EN QUESTION.
- LE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT EST TOXIQUE. NE PAS LAISSER À LA PORTÉE DES ENFANTS.
- EN CAS D'INGURGITATION, CONSULTER AUSSITÔT UN MÉDECIN.
- SI DU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT GICLE DANS LES YEUX, RINCER AUSSITÔT À L'EAU ET CONSULTER UN MÉDECIN.

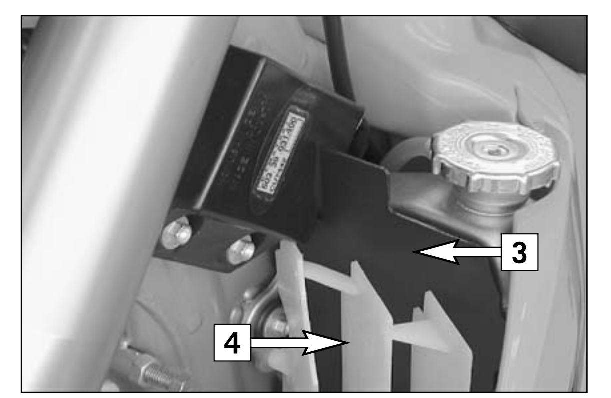
Le liquide de refroidissement est composé de 50% d'antigel et 50% d'eau distillée. Il faut néanmoins qu'il protège jusqu'à au moins -25°. Ce mélange, à côté de ses propriétés antigel, protège également contre la corrosion, c'est pourquoi il ne faut pas le remplacer par de l'eau uniquement.

! ATTENTION

IL EST NÉCESSAIRE D'EMPLOYER UN ANTIGEL DE QUALITÉ ET D'UNE MARQUE (MOTOREX ANTI FREEZE) CONNUE. UN ANTIGEL DE BASSE QUALITÉ PEUT PROVOQUER DE LA CORROSION ET LA FORMATION DE MOUSSE.

La surpression qui apparaît lorsque le liquide chauffe est réglée par un système de soupape dans le bouchon du radiateur **[2]**. On peut atteindre une température de 120° C sans gêner le fonctionnement.

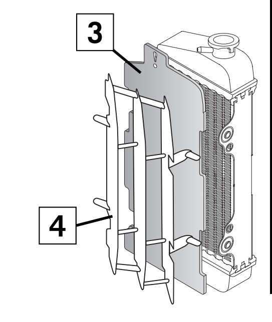


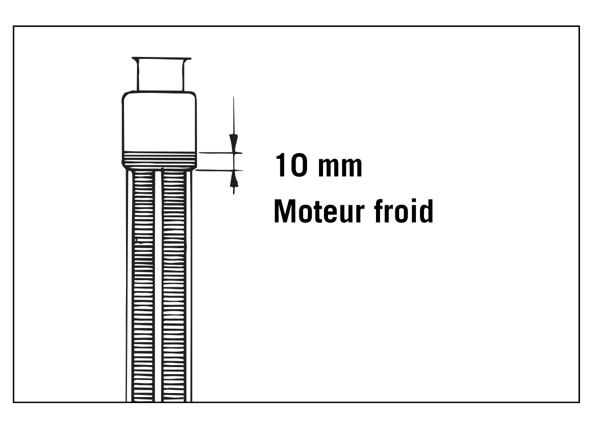


Cache du radiateur pour la saison froide

Afin que le moteur atteigne sa température de fonctionnement même par temps froid, il faut monter le cache **[3]**.
Pour cela il faut déposer le déflecteur gauche **[4]** et mettre en place le cache devant le radiateur gauche, comme cela est
indiqué sur la figure. Reposer ensuite le déflecteur.

INDICATION: Le protège-radiateur est disponible chez votre distributeur KTM





Contrôle du niveau de liquide de refroidissement

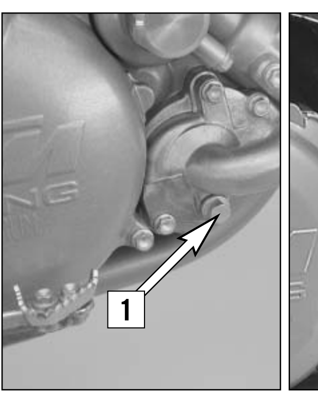
Lorsque le moteur est froid, le niveau du liquide de refroidissement doit se situer à environ 10 mm au dessus des lamelles (Cf. figure). Si la vidange a été faite, il faut remplir le système puis compléter lorsque le moteur tourne.

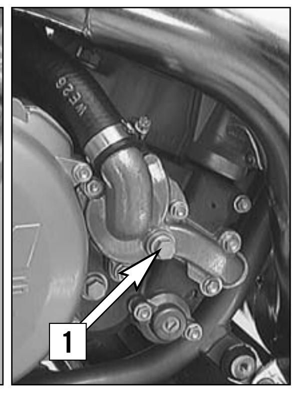
⚠ ATTENTION

IL EST PRÉFÉRABLE DE VÉRIFIER LE NIVEAU DE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT LORSQUE LE MOTEUR EST FROID. LORSQUE LE MOTEUR EST CHAUD, IL FAUT RECOUVRIR LE BOUCHON D'UN CHIFFON ET OUVRIR LENTEMENT DE MANIÈRE À CE QUE LA PRESSION PUISSE S'ÉCHAPPER.

! ATTENTION

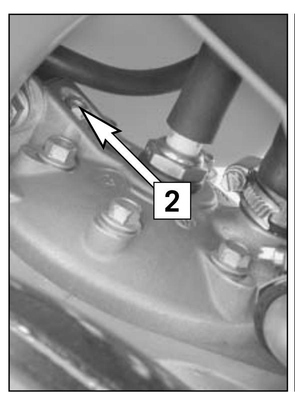
SI L'ON A VIDANGÉ OU RAJOUTÉ PLUS DE 0,25 LITRE DE LIQUIDE, IL FAUT PURGER LE CIRCUIT.

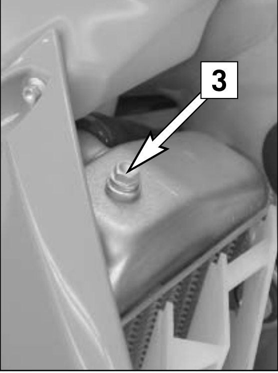




Purge du circuit de refroidissement

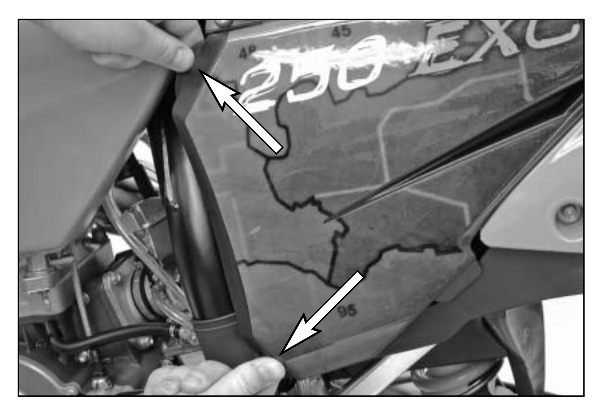
Si l'on a vidangé ou rajouté plus de 0,25 litre de liquide, il faut purger le circuit de la manière suivante :
S'assurer que la vis de vidange **[1]** est serrée.
Mettre environ 0,5 l de liquide.





Enlever la vis **[2]** sur la culasse et la remettre dès qu'il n'y a plus de bulles dans le liquide qui s'échappe (concerne uniquement les moteurs 125/200).

Enlever la vis **[3]** qui se trouve sur le radiateur droit.
Rajouter alors du liquide jusqu'à ce qu'il ressorte du radiateur droit sans plus aucune bulle. Remettre aussitôt la vis de manière à ce qu'il n'y ait pas d'air qui pénètre dans le radiateur droit.
Remettre la moto d'aplomb et mettre du liquide dans le radiateur gauche jusqu'à ce que le niveau se situe à environ 10 mm au dessus des lamelles.
Vérifier à nouveau le niveau après avoir fait tourner le moteur.

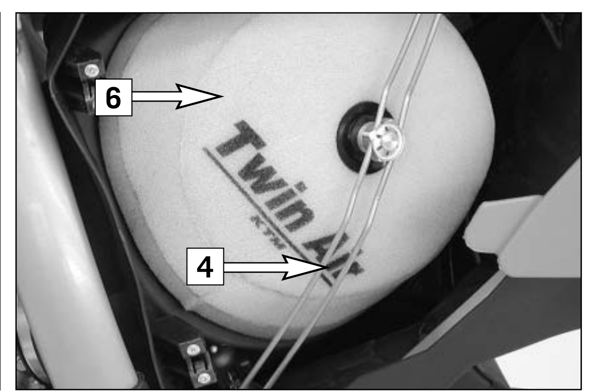


Nettoyage du filtre à air *

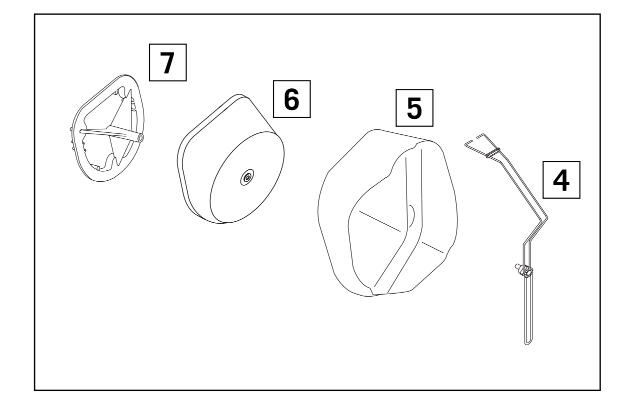
Le filtre à air doit être nettoyé avant chaque course et selon l'importance de la poussière soulevée. Pour cela soulever le couvercle (voir illustration) et le tirer vers l'avant.
Débrancher la patte de fixation **[4]** en bas, la basculer sur le côté et sortir du boîtier le filtre **[6]** et son support **[7]** ainsi que la pièce de bridage **[5]**.
Sur les modèles SX la pièce de bridage n'existe pas.

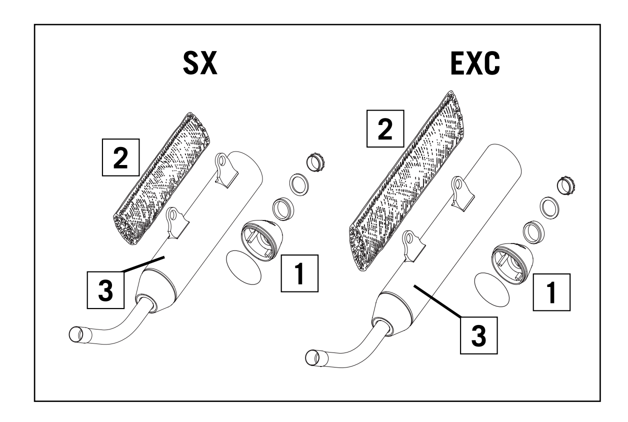
! ATTENTION

– NE PAS NETTOYER LA CARTOUCHE À L'ESSENCE OU AU PÉTROLE, CAR CES PRODUITS ATTAQUENT LA MOUSSE. KTM RECOMMANDE LES PRODUITS DE LA SOCIÉTÉ MOTOREX (BIO DIRT REMOVER ET LIQUID BIO POWER).
– NE JAMAIS UTILISER LA MACHINE SANS SON FILTRE À AIR. LA POUSSIÈRE ET LA SALETÉ QUI RENTRENT OCCASIONNENT UNE USURE PRÉMATURÉE ET PEUVENT PROVOQUER DES DOMMAGES.
– SI LE FILTRE EST MAL POSITIONNÉ, DE LA POUSSIÈRE ET DE LA SALETÉ PEUVENT ENTRER DANS LE MOTEUR ET Y CAUSER DES DÉGÂTS.



Nettoyer la cartouche dans le produit spécial (Motorex Bio Dirt Remover) et bien la faire sécher. La presser seulement et ne pas la tordre. Lorsque la cartouche est sèche, l'enduire d'une huile spéciale de haute qualité (Motorex Liquid Bio Power). Nettoyer également le boîtier. Vérifier l'état et la position de la pipe d'admission.
Monter le filtre sur son support. Enfiler le tout dans la pièce de bridage et mettre en place dans le boîtier. Faire attention au centrage et fixer avec la patte.



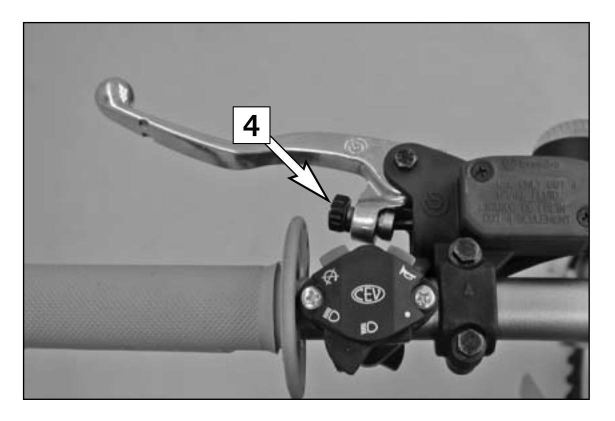


Echappement*

Les pots d'échappement qui possèdent un embout **[1]** démontable sont bourrés avec de la fibre de verre. Il convient de faire vérifier ce bourrage régulièrement par un atelier KTM. (voir Tableau de graissage et d'entretien). Avec le temps ce bourrage passe par les trous du tube percé et disparaît. Le pot « bouffe » la fibre. A côté de l'augmentation de bruit, c'est aussi la courbe de puissance qui se modifie. De la bourre prévue pour les différents types d'échappement est disponible chez les agents KTM.
Pour changer le bourrage **[2]** il faut retirer l'embout et sortir le tube extérieur **[3]**. Fixer la bourre neuve sur le tube intérieur au moyen d'un ruban adhésif et enfiler le tube extérieur par dessus. Monter l'embout. Il faut veiller à ce que l'embout soit bien fixé.Le pot d'échappement doit être positionné de manière telle qu'il n'y ait aucune contrainte. Ensuite seulement serrer toutes les vis de fixation.

⚠ ATTENTION

LES PIÈCES CONSTITUANT LE SYSTÈME D'ÉCHAPPEMENT SONT BRÛLANTES. ATTENDRE QU'ELLES AIENT REFROIDI AVANT DE LES DÉMONTER.

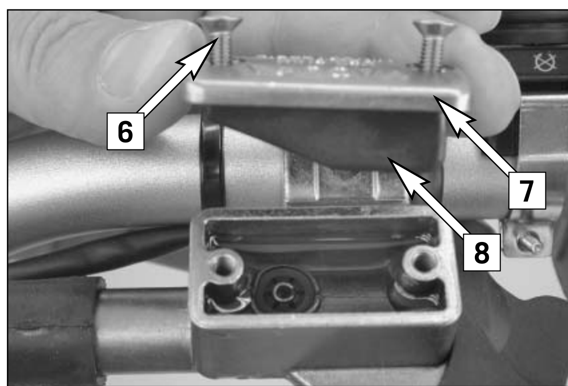


Réglage de la position de base de la poignée d'embrayage

La vis de réglage **[4]** permet de régler la position de base de la poignée d'embrayage de manière optimale en fonction de la grandeur de la main du pilote. Lorsqu'on tourne la vis dans le sens des aiguilles d'une montre, la poignée se rapproche du guidon. Quand on tourne dans le sens inverse de celui des aiguilles d'une montre, la poignée s'éloigne du guidon

! ATTENTION

LA PLAGE DE RÉGLAGE EST LIMITÉE. TOURNER LA VIS SEULEMENT AVEC LES DOIGTS ET NE PAS FORCER.

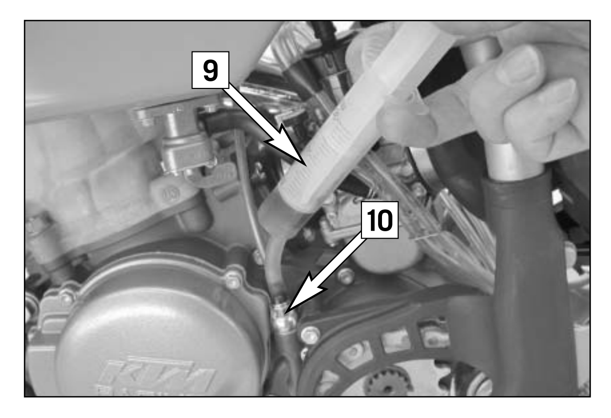


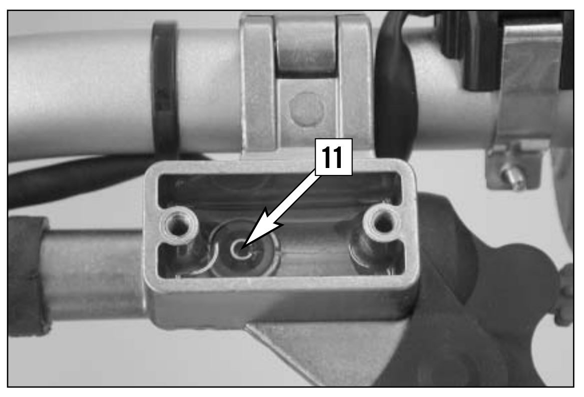
Contrôle du niveau d'huile de l'embrayage hydraulique *

Pour vérifier le niveau de l'huile dans le maître-cylindre de l'embrayage, il faut enlever le couvercle. Pour ce faire retirer les vis **[6]** et déposer le couvercle **[7]** avec la membrane caoutchouc **[8]**. Lorsque le maître-cylindre est bien à l'horizontale le niveau d'huile doit se situer à 4 mm sous le bord supérieur. Si nécessaire effectuer un complément avec une huile hydraulique biodégradable SAE 10 (Motorex Kupplungsfluid 75) sur les modèles 125/200, et sur les modèles 250/300 utiliser du liquide de frein DOT 5.1 (Motorex Brake Fluid 5.1). Ces produits sont disponibles chez les agents KTM.

! ATTENTION

- KTM UTILISE POUR L'EMBRAYAGE HYDRAULIQUE DES MODÈLES 125/200 DU LIQUIDE HYDRAULIQUE BIODÉGRADABLE SUR BASE MINÉRALE. CE LIQUIDE NE DOIT ÊTRE MÉLANGÉ À AUCUN AUTRE. TOUJOURS UTILISER DU LIQUIDE D'ORIGINE KTM (DISPONIBLE CHEZ LES AGENTS DE LA MARQUE), QUI EST GARANT D'UN FONCTIONNEMENT OPTIMAL DE LA COMMANDE D'EMBRAYAGE. SUR CES MODÈLES IL NE FAUT JAMAIS UTILISER DE LIQUIDE DE FREIN.
- SUR LES MODÈLES 250/300 LES COMMANDES D'EMBRAYAGE SONT FOURNIES PAR BREMBO. ELLES SONT REMPLIES DE LIQUIDE DE FREIN DOT 5.1. IL NE FAUT EN AUCUN CAS UTILISER DU LIQUIDE HYDRAULIQUE. C'EST LA CONDITION POUR OBTENIR UN FONCTIONNEMENT OPTIMAL DE LA COMMANDE. CE LIQUIDE DE FREIN EST DISPONIBLE CHEZ LES AGENTS KTM.





Purge de l’embrayage hydraulique*

Lorsque le point d’attaque à la poignée d’embrayage n’est pas net il faut purger la commande d’embrayage. Pour cela une seringue est nécessaire (outil spécial) et l’on utilise du liquide hydraulique biodégradable. On peut se procurer ces deux éléments chez les agents KTM.
Tourner le guidon de manière à ce que le maître-cylindre soit dans la position horizontale. Enlever les vis **[6]** et retirer le couvercle **[7]** avec la membrane **[8]**.
Remplir la seringue **[9]** avec le liquide approprié (voir Caractéristiques techniques Moteur). Enlever la vis de purge **[10]** sur le cylindre récepteur et mettre la seringue en place. Injecter du liquide dans le circuit jusqu’à ce qu’il n’y ait plus de bulles qui sortent par l’orifice **[11]** du maître-cylindre. Retirer au fur et à mesure du liquide du bocal du maître-cylindre afin d’éviter qu’il ne déborde.
Quand la purge est terminée, retirer la seringue et remettre la vis de purge. Corriger le niveau dans le bocal et remettre le couvercle (voir ci-dessus).

Réglage du carburateur *

Principe concernant le réglage de base du carburateur
Le réglage de base du carburateur correspond à une altitude d’environ 500 m au-dessus du niveau de la mer et à une température de l’air d’environ 20° C. Il a été réalisé pour une utilisation principalement en tout-terrain et avec du supercarburant tel qu’on en trouve en Europe, c’est-à-dire d’un indice d’octane de 95.
Proportions du mélange huile deux-temps / supercarburant: **1:40 – 1:60**

Généralités concernant les modifications de réglage
On part toujours du réglage d’originedu carburateur. (Le réglage d’origine fait par l’usine estprévu pour le rodage. Après la période de rodage il faut régler le carburateur comme il est dit dans la documentation. Cf. annexe) On suppose que le filtre à air est propre, que l’échappement et le carburateur sont en bon état. L’expérience montre qu’on peut se contenter de jouer sur le gicleur principal, le gicleur de ralenti et l’aiguille. Changer les autres éléments apporte peu.

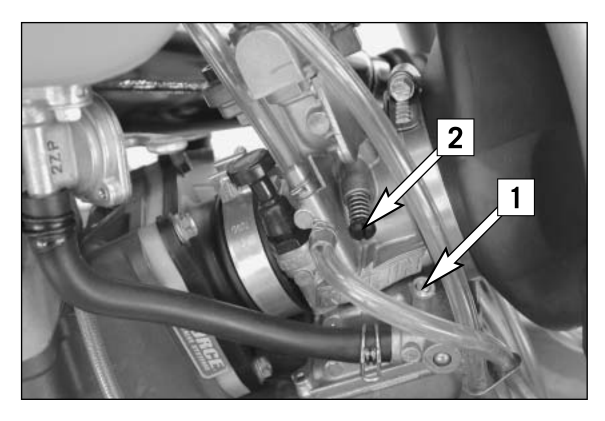
RÈGLE GÉNÉRALE:	Température ou altitude élevée	>	il faut appauvrir le mélange air/essence
	Température basse ou altitude peu élevée	>	il faut enrichir le mélange air/essence

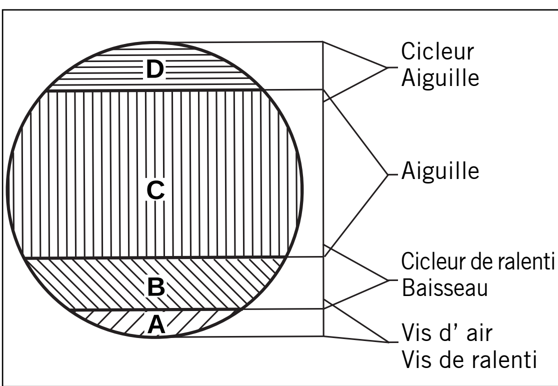
⚠ ATTENTION

- N’EMPLOYER QUE DU SUPERCARBURANT D’UN INDICE D’OCTANE DE 95 MÉLANGÉ À UNE HUILE 2-TEMPS DE QUALITÉ. NE PAS EMPLOYER DE CARBURANT CONTENANT DU MÉTHANOL, DE L’ALCOOL OU DES ADDITIFS À BASE D’ALCOOL. UN TEL CARBURANT PEUT ENDOMMAGER LE MOTEUR ET AMÈNE L’EXTINCTION DE LA GARANTIE.
- EMPLOYER UNIQUEMENT DE L’HUILE 2-TEMPS DE QUALITÉ PRODUITE PAR UNE GRANDE MARQUE (PAR EXEMPLE MOTOREX CROSS POWER 2T).
- UN MANQUE D’HUILE PROVOQUE UNE USURE PRÉMATURÉE DÚ MOTEUR. TROP D’HUILE PROVOQUE UN DÉGAGEMENT DE FUMÉE ET L’ENCRASSEMENT DE LA BOUGIE ET LE SYSTÈME DE VALVE ÀL’ÉCHAPPEMENT.
- LORSQU’ON APPAUVRIT LE MÉLANGE, IL FAUT PROCÉDER AVEC PRÉCAUTION ET DESCENDRE DANS LES GICLEURS POINT PAR POINT, AFIN D’ÉVITER QUE LE MOTEUR CHAUFFE ET SERRE.

NOTA BENE: Si, malgré le réglage effectué, le moteur ne tourne pas correctement, il faut rechercher la cause au niveau de la mécani que et vérifier l’allumage.

Usure du carburateur
Le boisseau, l’aiguille et le puits d’aiguille connaissent une usure importante en raison des vibrations du moteur. Cette usure produit un dysfonctionnement (par exemple un mélange trop riche). C’est pourquoi il convient de changer ces pièces au bout de 10000 km.





Définítions:

Mélange trop riche:
Il y a trop d’essence par rapport à la quantité d’air.

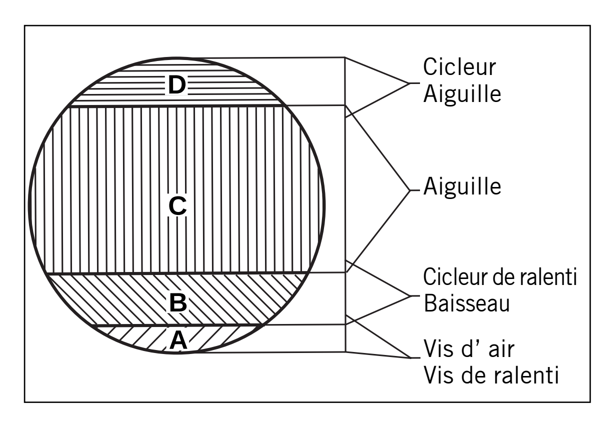
Mélange trop pauvre:
Il y a trop peu d’essence par rapport à la quantité d’air.

Ralenti A

Fonctionnement du moteur lorsque le boisseau est fermé. Cette plage de fonctionnement est influencée par la position de la vis d’air **[1]** et de la vis de ralenti **[2]**. Les réglages s’effectuent seulement lorsque le moteur est chaud. Au moyen de la vis de ralenti, on élève légèrement le régime du moteur. Quand on tourne dans le sens des aiguilles d’une montre, on fait augmenter le régime; quand on tourne dans le sens contraire de celui des aiguilles d’une montre, on baisse le régime. Au moyen de la vis d’air, rechercher le régime le plus régulier (réglage de base de la vis d’air: dévissée de 1,5 tour). Quand ce régime est atteint, dévisser la vis de ralenti pour revenir à un régime moins rapide.

Montée en régime B

Comportement du moteur lorsqu’on ouvre le boisseau. Ce comportement dépend du gicleur de ralenti et de la coupe du boisseau. Si malgré un bon réglage du ralenti et du régime intermédiaire le moteur ne prend pas ses tours de manière franche et qu’il fume beaucoup, et si d’autre part la puissance arrive de manière brutale à haut régime, c’est que le carburateur est réglé trop riche, que le niveau de cuve est trop haut ou que le pointeau ne fait pas étanchéité.



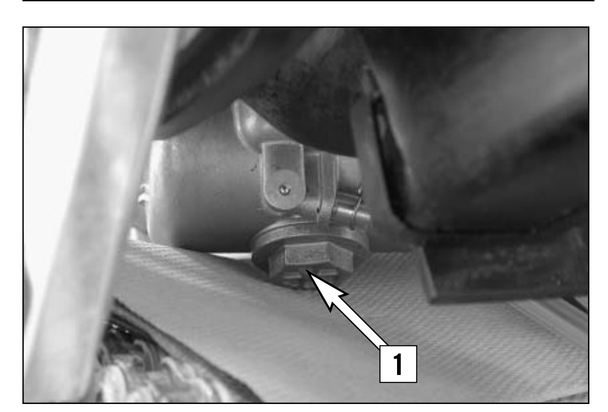
Régime intermédiaire C

Fonctionnement du moteur lorsque le boisseau est en partie ouvert. Ce fonctionnement dépend uniquement de l'aiguille (forme et position). Il est influencé en bas par le réglage du ralenti, en haut par le choix du gicleur principal. Si la montée en régime, lorsque le boisseau est à demi-ouverture, se fait sur un rythme de 4-temps ou avec un manque de puissance, il faut descendre l'aiguille d'un cran. Si le moteur cliquette à l'accélération, en particulier au régime de puissance maximale, il faut monter l'aiguille.
Si les symptômes décrits précédemment apparaissent en bas du régime intermédiaire, il faut régler plus pauvre la plage de ralenti en cas de rythme de 4-temps et la régler plus riche en cas de cliquettement.

DÜSENNADEL TYP	WIRKUNGSBEREICH FETTER — MAGERER
NOZD	
NOZE	
NOZF	
NOZG	
NOZH	

Pleine ouverture D

Fonctionnement lorsque le boisseau est ouvert complètement (pleins gaz). Ce fonctionnement est influencé par le gicleur principal et l'aiguille. Si l'isolant d'une bougie neuve est très clair ou blanc après que le moteur a fonctionné quelques instants à plein régime, ou si le moteur cliquette, il faut monter un gicleur principal plus gros. Si l'isolant est marron foncé ou couvert de suie, il faut mettre un gicleur plus petit.

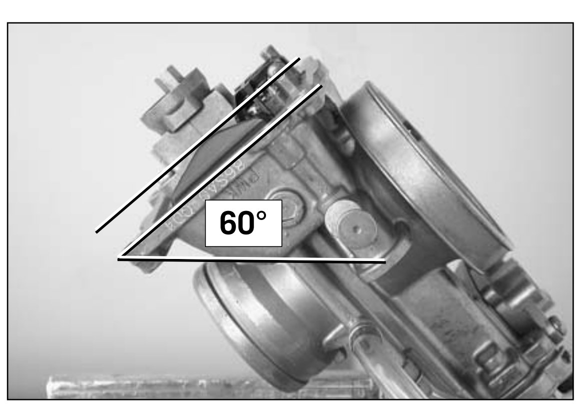


Vider la cuve du carburateur

Chaque fois qu'on a lavé la machine à l'eau il faut vider la cuve du carburateur, afin d'éliminer l'eau qui aurait pu entrer. En effet, s'il y a de l'eau dans la cuve le moteur ne fonctionne pas correctement.
Effectuer cette opération lorsque le moteur est froid. Fermer le robinet d'essence et mettre un chiffon sous le carburateur pour absorber l'essence qui va couler. Enlever le bouchon **[1]** et le nettoyer à l'air comprimé. Remettre le bouchon avec son joint, ouvrir le robinet et vérifier l'étanchéité.

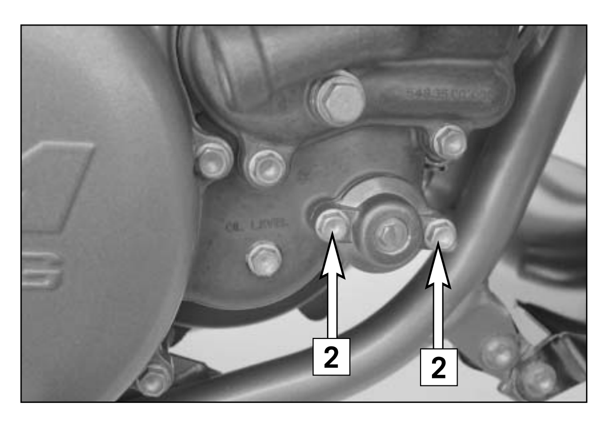
⚠ ATTENTION

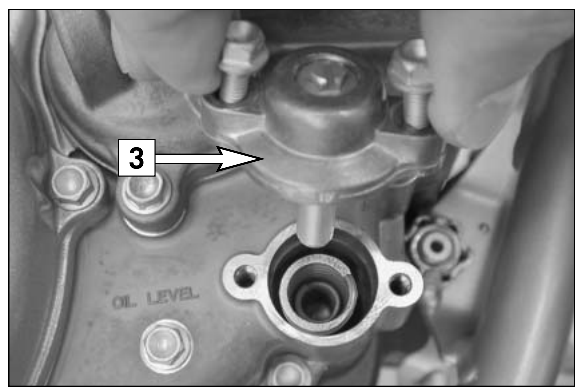
- L'ESSENCE EST FACILEMENT INFLAMMABLE ET ELLE EST NOCIVE. IL FAUT DONC FAIRE TRÈS ATTENTION.
- NE JAMAIS TRAVAILLER SUR LE CIRCUIT D'ALIMENTATION PRÈS D'UNE FLAMME OU EN FUMANT. TOUJOURS LAISSER REFROIDIR LE MOTEUR AUPARAVANT.
- ESSUYER AUSSITÔT L'ESSENCE QUI POURRAIT COULER.
- UN CHIFFON IMBIBÉ S'ENFLAMME ÉGALEMENT RAPIDEMENT.
- EN CAS D'INGURGITATION OU DE GOUTTES DANS LES YEUX, CONSULTER AUSSITÔT UN MÉDECIN.
- LES RESTES DE CARBURANT DOIVENT ÊTRE ÉLIMINÉS EN RESPECTANT LA RÉGLEMENTATION EN VIGUEUR.

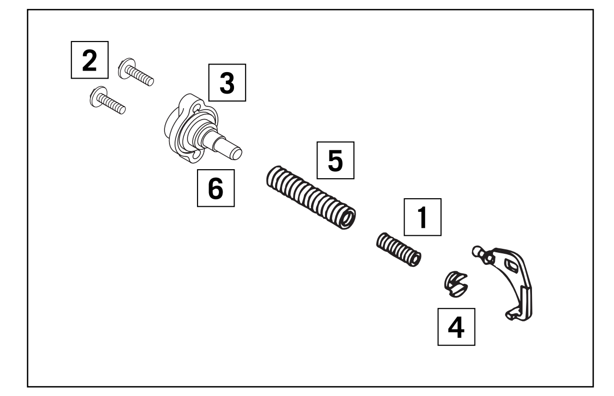


Contrôle du niveau de cuve *

Mettre le carburateur Keihin en biais (environ 60°) de manière a ce que le ressort du pointeau ne soit pas écrasé. Dans cette position le bord du flotteur doit être parallèle au plan de joint de la cuve (Cf. Illustration).







Caractéristique du moteur 250/300 SX/XC/EXC*

On peut modifier le caractère du moteur en jouant sur la force du ressort auxiliaire **[1]**. Lorsque la machine est livrée, elle est pourvue d’un ressort prévu pour une conduite facile (la puissance arrive progressivement).
Si l'on préfère que la puissance vienne avec encore plus de souplesse ou au contraire que le moteur soit plus agressif, on peut monter un des ressort auxiliaires joints à la livraison.

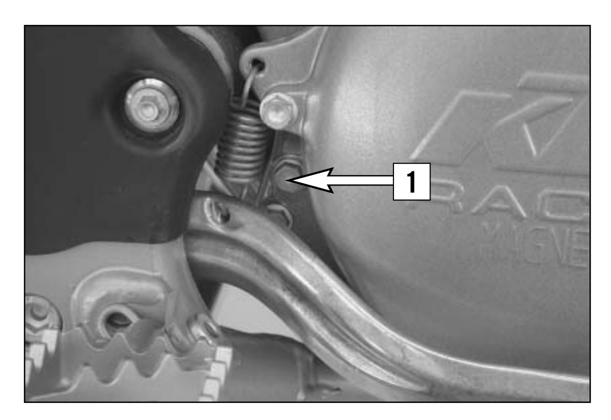
Ressort pour une conduite facile (monté à la livraison)
N° de référence 546.37.072.300, touche de peinture JAUNE

Ressort auxiliaire pour encore plus de souplesse (fourni à part)
N° référence 548.37.072.100, touche de peinture VERTE

Ressort pour un caractère agressif (fourni à part)
N° de référence 548.37.072.000, touche de peinture ROUGE

Incliner la moto à environ 45° vers la gauche. Retirer les deux vis **[2]**. Déposer le couvercle **[3]** et sortir du carter d’embrayage les ressorts avec le porte-ressort **[4]**. Retirer les deux ressorts du porte-ressort, monter le ressort auxiliaire rouge ou verte et le ressort de réglage **[5]** et enfiler le tout dans le carter d’embrayage de manière à ce que l’évidement du porte-ressort **[4]** prenne sa place dans le renvoi. Vérifier le joint torique dans le couvercle et monter ce dernier de manière à ce que la vis d’appui **[6]** pour le ressort prenne sa place dans le ressort auxiliaire.
Ne tourner en aucun cas la vis d’appui car cela modifierait en mauvaise part le caractère du moteur.

Si l’on désire que la puissance vienne avec plus de douceur, on peut monter un autre rotor d’allumage et un autre échappement. Se renseigner auprès de son agent KTM.

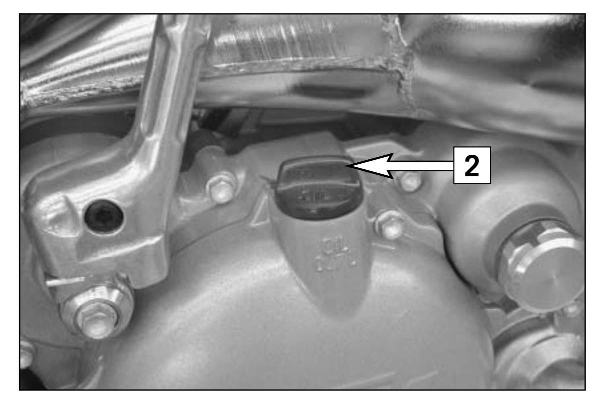


Niveau d’huile de boîte (125/200)

Pour contrôler le niveau de l’huile dans la boîte, il faut enlever la vis **[1]** située sur le carter d’embrayage. Lorsque la machine est bien d’aplomb, l’huile doit légèrement sortir par le trou. Si nécessaire, enlever le bouchon **[2]** de remplissage et rajouter de l’huile (par exemple Motorex Top Speed 4T 15W50).

! ATTENTION

TROP PEU D’HUILE OU DE L’HUILE DE MAUVAISE QUALITÉ A POUR EFFET UNE USURE PRÉMATURÉE DE LA BOÎTE ET DE L’EMBRAYAGE. N’UTILISEZ QUE DES HUILES DE MARQUE (PAR EXEMPLE MOTOREX TOP SPEED 4T 15W50).

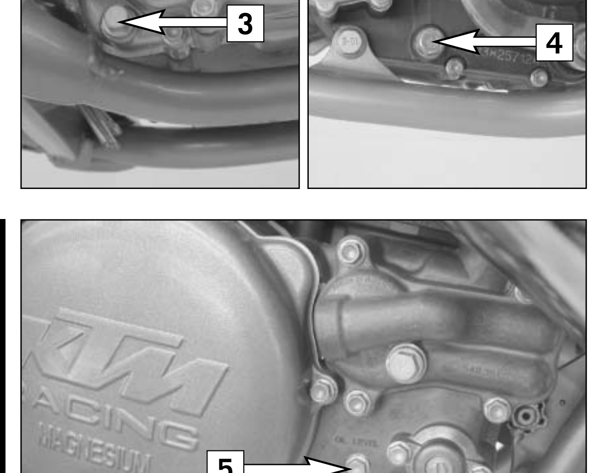


Vidange de la boîte (125/200) *

Pour vidanger la boîte de vitesses il faut d’abord faire chauffer le moteur puis mettre la machine sur une surface horizontale. Enlever les bouchons **[3]** et **[4]** et laisser la vieille huile s’écouler dans un récipient. Nettoyer les aimants des bouchons et remettre ces derniers avec un joint neuf. Remplir avec 0,7 litre d’huile (par exemple Motorex Top Speed 4T 15W50). Remettre le bouchon **[2]** et vérifier l’étanchéité.

! ATTENTION

TROP PEU D’HUILE OU DE L’HUILE DE MAUVAISE QUALITÉ A POUR EFFET UNE USURE PRÉMATURÉE DE LA BOÎTE ET DE L’EMBRAYAGE. N’UTILISEZ QUE DES HUILES DE MARQUE (PAR EXEMPLE MOTOREX TOP SPEED 4T 15W50).

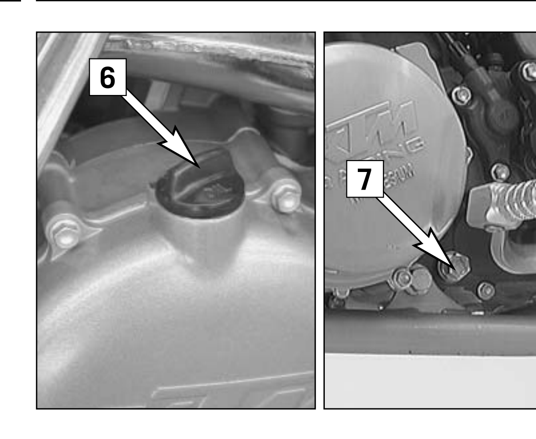


Niveau d’huile de boîte (250/300)

Pour contrôler le niveau de l’huile dans la boîte, il faut enlever la vis **[5]** située sur le carter d’embrayage. Lorsque la machine est bien d’aplomb, l’huile doit légèrement sortir par le trou. Si nécessaire, enlever le bouchon **[6]** de remplissage et rajouter de l’huile (par exemple Motorex Top Speed 4T 15W50).

! ATTENTION

TROP PEU D’HUILE OU DE L’HUILE DE MAUVAISE QUALITÉ A POUR EFFET UNE USURE PRÉMATURÉE DE LA BOÎTE ET DE L’EMBRAYAGE. N’UTILISEZ QUE DES HUILES DE MARQUE (PAR EXEMPLE MOTOREX TOP SPEED 4T 15W50).



Vidange de la boîte (250/300) *

Avant de vidanger la boîte, il faut faire chauffer le moteur, puis mettre la machine sur une surface horizontale. Enlever le bouchon de vidange **[7]** et recueillir l’huile qui s’écoule. Nettoyer l’aimant du bouchon et remettre celui-ci en place avec un joint. Remplir avec 0,7 l d’huile (par exemple Motorex Top Speed 4T 15W50). Remettre le bouchon **[6]** et vérifier l’étanchéité.

! ATTENTION

TROP PEU D’HUILE OU DE L’HUILE DE MAUVAISE QUALITÉ A POUR EFFET UNE USURE PRÉMATURÉE DE LA BOÎTE ET DE L’EMBRAYAGE. N’UTILISEZ QUE DES HUILES DE MARQUE (PAR EXEMPLE MOTOREX TOP SPEED 4T 15W50).

NETTOYAGE »

Nettoyer régulièrement la machine afin que les éléments en plastique gardent leur brillant.
Le mieux est d'utiliser une éponge et de l'eau chaude, à laquelle on ajoute un détergent ordinaire. On peut préalablement enlever les plus grosses salissures avec un jet d'eau pas trop puissant.

! ATTENTION

QUAND ON UTILISE UN NETTOYEUR HAUTE PRESSION, FAIRE ATTENTION À NE PAS DIRIGER LE JET SUR LES COMPOSANTS ÉLECTRIQUES, LES PRISES DE RACCORDEMENT, LES CÂBLES, LES ROULEMENTS, LE CARBURATEUR ETC. EN EFFET, EN RAISON DE LA PRESSION L'EAU RENTRE ALORS DANS CES ÉLÉMENTS, LES EMPÊCHE DE BIEN FONCTIONNER ET PEUT MÊME PROVOQUER LEUR DESTRUCTION.

- Avant tout lavage il faut boucher le tuyau d'échappement pour éviter que de l'eau n'y pénètre.
- Pour nettoyer le moteur on utilisera un produit ordinaire tel qu'on en trouve dans le commerce. Les parties très sales seront frottées avec un pinceau.
- Quand la moto aura été soigneusement rincée à l'eau, mais sans pression, on la séchera avec un chiffon ou à l'air comprimé. Puis on roulera un peu, de manière à ce que le moteur atteigne sa température normale de fonctionnement. On utilisera aussi les freins. De cette manière l'eau qui aurait pu rester dans les recoins s'évaporera d'elle-même.
- Repousser les capuchons de protection des cocottes au guidon de manière à ce que l'eau qui a pu pénétrer puisse s'évaporer.
- Quand la machine aura refroidi, on huilera ou graissera toutes les articulations. Traiter la chaîne avec une graisse spéciale.
- Pour éviter les pannes électriques, il convient de traiter le contacteur, le commodo et le connecteur par fiches avec un aérosol antihumidité.

CONSERVATION POUR L'USURE D'HIVER »

Si la machine est utilisée également en hiver et que les routes sont salées, il faut prendre des mesures préventives contre la corrosion.
- Nettoyer la moto à fond et la laisser sécher apres chaque utilisation.
- Traiter le moteur, le carburateur, le bras oscillant et toutes les parties zinguées et non peintes (à l'exception des disques de frein) avec un produit anticorrosion à base de cire.

⚠ ATTENTION

NE PAS TRAITER LES DISQUES DE FREIN CAR LE FREINAGE S'EN TROUVERAIT FORTEMENT DIMINUÉ.

! ATTENTION

QUAND ON A ROULÉ SUR DES ROUTES SALÉES IL FAUT NETTOYER LA MOTO À FOND À L'EAU FROIDE ET BIEN LA SÉCHER.

STOCKAGE »

Si l'on ne se sert pas de la machine pendant une période assez longue, il est préférable d'effectuer les travaux suivants:
- nettoyage complet (voir chapitre Nettoyage)
- vérifier le niveau du liquide de refroidissement et sa teneur en antigel
- faire chauffer le moteur, fermer le robinet d'essence et laisser tourner le moteur jusqu'à ce qu'il s'arrête de lui-même. On évite ainsi que se forment des dépôts dans les gicleurs
- Enlever la bougie et verser environ 5 cm^3 d'huile moteur dans le cylindre. Faire tourner au démarreur pendant 5 secondes pour répartir l'huile puis remettre la bougie.
- vidanger le réservoir en utilisant un bidon adéquat
- vérifier la pression des pneus
- graisser les articulations des leviers, pédales etc. ainsi que la chaîne
- Le lieu de stockage doit être sec et non soumis à des écarts importants de température
- recouvrir la machine d'une toile ou d'une couverture laissant passer l'air. Ne pas utiliser de bâches étanches, qui retiennent l'humidité, ce qui provoque de la corrosion.

! ATTENTION

IL EST TRÈS MAUVAIS DE FAIRE TOURNER BRIÈVEMENT LE MOTEUR D'UNE MACHINE STOCKÉE. EN EFFET, LE MOTEUR NE CHAUFFE ALORS PAS ASSEZ ET LA VAPEUR D'EAU SE CONDENSE ET FAIT ROUILLER L'EMBIELLAGE, LES ROULEMENTS ET L'ÉCHAPPEMENT.

REMISE EN SERVICE APRÈS STOCKAGE
- Remettre de l'essence fraîche dans le réservoir et positionner le robinet d'essence sur ON
- Effectuer le contrôle habituel de mise en service (Cf. conseils d'utilisation)
- Bref essai en roulant avec prudence

N.B. : Avant de remiser la machine, vérifier l'état et le bon fonctionnement de tous les éléments. Il est préférable de faire effectuer l'entretien, les réparations et les transformations durant la morte saison car les ateliers sont alors moins chargés et l'attente est moins longue qu'en début de saison.

PARTIE-CYCLE	125 SX	125 EXC	200 EXC
Cadre	Cadre en tube d'acier au chrome-molybdène		
Fourche	Fourche télescopique WP – Up Side Down 48 MA		
Débattement avant/arrière	300/335 mm		
Suspension arrière	Amortisseur central WP PDS 5018 (Progressive Damping System)		
Frein avant	disque Ø 260 mm percé, pince flottante		
Frein arrière	disque Ø 220 mm percé, pince flottante		
Disques de frein	usure limite 2,50 mm (avant) / 3,50 mm (arriere)		
Pneu avant Pneu avant XC-W Pression tout -terrain Pression route en solo	80/100 - 21“51M, M59 – 1,0 bar –	90/90 - 21“ MT 83 – 1,0 bar 1,5 bar	90/90 - 21“ MT 83 80/100 - 21“ 51M, M59 1,0 bar 1,5 bar
Pneu arrière Pneu arrière XC-W Pression tout - terrain Pression route en solo	100/90 - 19“ 57M, M70 100/90 - 19“ 57M, M70 1,0 bar –	120/90 - 18“ MT 83 – 1,0 bar 2,0 bar	120/90 - 18“ MT 83 100/100 - 18“ 59M, M402 1,0 bar 2,0 bar
Réservoir	7,5 litre	8,5 litre (Réserve 1,3 litre)	8,5 ou 10 litre (Réserve 1,7 litre)
Démultiplication secondaire Démultiplication secondaire XC-W	13:50 –	14:42 (13:50) –	14:42 (14:48) 14:48
Chaîne	5/8 x 1/4 "		
Couronnes livrables	38, 40, 42, 45, 48, 49, 50, 51, 52		
Lampe	Phare Veilleuse Feu Stop - lanterne Clignoteur	12V 35/35W Bilux (douille Ba20d) 12V 5W (douille W2, 1x9,5d) 12V 21/5W (douille BaY15d) 12V 10W (douille Ba15s)	
Angle de la colonne de direction	63°		
Empattement	1471 ± 10 mm		
Hauteur de selle à vide	925 mm		
Garde au sol à vide	390 mm		
Poids sans carburant	92,4 kg	98,6 kg	99,8 kg

RÉGLAGES DE BASE – FOURCHE		
	125 SX	125/200 EXC
	WP 4860 MA-PA 14187B01	WP 4860 MA 14187B02
Amortissement à la compress	18	20
Amortissement à la détente	20	21
Ressort	4,2 N/mm	3,8 N/mm
Précontrainte du ressort	5 mm	5 mm
Longueur de la chambre d'air	100 mm	110 mm
Qualité d'huile	SAE 5	SAE 5

RÉGLAGES DE BASE – AMORTISSEUR		
	125 SX	125/200 EXC
	WP PDS 5018 DCC 12187B01	WP PDS 5018 MCC 12187B02
Amortissement à la compress	15 LS (low speed) 2,5 HS (high speed)	15 –
Amortissement à la détente	22	22
Ressort	72 N/mm linear	72 N/mm linear
Précontrainte du ressort	5 mm	4 mm

COUPLES DE SERRAGE – PARTIE-CYCLE		
Vis à épaulement, broche avant	M24x1,5	40 Nm
Vis pince avant	M8	Loctite 243 + 25 Nm
Vis disques frein	M6	14 Nm
Vis de fixation de té supérieur de fourche (EXC)	M8	20 Nm
Vis de fixation de té inférieur de fourche (EXC)	M8	15 Nm
Vis de fixation de té supérieur de fourche (SX)	M8	17 Nm
Vis de fixation de té inférieur de fourche (SX)	M8	12 Nm
Vis de fixation de l'axe de roue avant	M8	15 Nm
Ecrou à épaulement, broche arrière	M20x1,5	80 Nm
Ecrou d'axe de bras oscillant	M16x1,5	100 Nm
Vis bride de serrage de guidon	M8	20 Nm
Vis du support de guidon	M10	Loctite 243 + 40 Nm
Vis amortisseur supérieur	M12	70 Nm
Vis amortisseur inférieur	M12	70 Nm
Vis du couronne	M8	35 Nm
Vis loint à rotule pédale de frein	M6	10 Nm
Vis fixation moteur	M10	60 Nm
Tirant moteur	M8	33 Nm
Vis de la bague l'amotrisseur	M6	8 Nm
Vis de rayon	M4,5 / M5	5 Nm
Autres vis partie-cycle	M6 M8 M10	10 Nm 25 Nm 45 Nm
Autres ecrous partie-cycle	M6 M8 M10	15 Nm 30 Nm 50 Nm

MOTEUR	125 SX	125 EXC	200 EXC
Type	Monocylindre 2-temps à refroidissement liquide avec control valve à l'echappement et valve d'admission		
Cylindrée	124,8 cm^3	124,8 cm^3	193 cm^3
Alésage/Course	54 / 54,5 mm	54 / 54,5 mm	64 / 60 mm
Carburant	Super carburant sans plomb d'indice d'octane 95 mélange à l'huile 2-temps de haute qualitè (Motorex Cross Power 2T)		
Mélange	1:40 - 1:60 si on utilise des huiles 2-temps de haute qualité (Motorex Cross Power 2T). En cas de doute contacter votre importateur.		
Roulements d'embiellage	1 roulement à billes / 1 roulement à rouleaux		
Tête de bielle	roulement à aiguilles		
Pied de bielle	roulement à aiguilles		
Piston	piston moulé		
Segment	1 segment de compression	2 segments de compression	2 segments de compression
Valeur „X" (bord supérieur piston - bord supérieur cylindre)	0,0 mm		
Point d'allumage	1,4 mm (16,5 °) avant pmh	1,4 mm (16,5 °) avant pmh	1,6 mm (17 °) avant pmh
Bougie	NGK BR9 EVX	NGK BR9 EVX	NGK BR 8 EG
Ecartement des électrodes	0,60 mm		
Valeur „Z" (hauteur de la valve a l'échappement)	43,5 mm	43,5 mm	47 mm
Transmission primaire	Pignosà taille droite, demultiplication primaire 23:73		
Embrayage	Multidisque en bain d'huile, functionnement hydraulique (Motorex Kupplungs-Fluid 75)		
Boîte	à crabots, 6 rapports	à crabots, 6 rapports	à crabots, 6 rapports
Rapports de boite			
1 ére	13 : 32 „1S32"	12 : 33 „1G33"	12 : 33 „1G33"
2 éme	„2S15" 15 : 30 „2S30"	„2S15" 15 : 31 „2G31"	„2S15" 15 : 31 „2G31"
3 éme	„3S17H" 17 : 28 „3S28H"	„3S17H" 17 : 28 „3S28H"	„3S17H" 17 : 28 „3S28H"
4 éme	„4S20H" 20 : 28 „4S28"	„4S19H" 19 : 26 „4S26"	„4S19H" 19 : 26 „4S26"
5 éme	„5S19" 19 : 23 „5S23"H	„5S21" 21 : 25 „5S25"	„5G17H" 17 : 19 „5G19H"
6 éme	„6S22" 22 : 24 „6S24"H	„6G20" 20 : 20 „6G20"	„6G22H" 22 : 20 „6E20H"
Huile de boîte	0,7 litre Motorex Top Speed 4T 15W50		
Pignons livrables	13 / 14 pour chaîne 5/8 x 1/4"		
Liquide de refroidissement	1,2 litres, 50% d'antigel, 50% d'eau distillée, au minimum -25 °C		
Allumage Générateur	KOKUSAN 2K-1 non générateur	KOKUSAN 2K-3 12V / 110 W	KOKUSAN 2K-3 12V / 110 W
Allumage XC-W Générateur	– –	– –	KOKUSAN 2K-2 12V 40 W
Carburateur	A boisseau, réglage voir tableau		
Filtre à air	Cartouche en mousse imprègnèe		

COUPLES DE SERRAGE – MOTEUR		
Vis à épaulement – culasse	M7	18 Nm
Écrous épaulement – embase	M8	30 Nm
Écrou du volant	M12x1	60 Nm
Écrou de pignon en bout de vilebrequin (gauche)	M16x1,5	130 Nm
Écrou de la noix d'embrayage	M18x1,5	130 Nm
Vis des différents carters	M6	10 Nm
Bougie	M 14X1,25	25 Nm
Autres vis	M 6 M 8 M 10	10 Nm 25 Nm 45 Nm

RÉGLAGE DE BASE DU CARBURATEUR					
	125 SX	**125 EXC EU (4,2 KW)**	**125 EXC SIX-DAYS**	**200 XC-W**	**200 EXC AUS 200 EXC EU (7 KW)**
Carburateur type	Keihin PWK 39	Keihin PWK 36S AG	Keihin PWK 36S AG	Keihin PWK 38 AG	Keihin PWK 38 AG
Référence du carburateur	98SA1	8KTPC	FK0070	FJ0040	8KTUC
Cicleur principal	188 (185/190)	145 (168/170/172)	170 (168/172)	172 (170/175)	180 (170/172/175)
Cicleur de ralenti	45 (48)	35 (45/48)	45	45	35 (45)
Cicleur de starter	85	85	85	85	85
Aiguille	R1469D (R1468D)	R1472N (NOZE/NOZF)	NOZE (NOZF)	NOZE (NOZF)	R1475J (NOZE/NOZF)
Position de l'aiguille	II	V	IV	III	III
Boisseau	5.5	7	7	6.5	6.5
Vis d'air dévissée de	1,5	1,5	1	1,5	1,5
Étranglement	–	–	–	–	butée boisseau 36

FRANCAIS

PARTIE-CYCLE	250 SX	300 XC	250/300 EXC
Cadre	Cadre en tube d'acier au chrome-molybdène		
Fourche	Fourche télescopique WP Up Side Down 48 MA		
Débattement avant/arrière	300/335 mm		
Suspension arrière	Amortisseur central WP PDS 5018 (Progressive Damping System)		
Frein avant	disque Ø 260 mm percé, pince flottante		
Frein arrière	disque Ø 220 mm percé, pince flottante		
Disques de frein	usure limite 2,50 mm (avant) / 3,50 mm (arriere)		
Pneu avant	80/100 - 21“51M, M59	–	90/90 - 21“ MT 83
Pneu avant XC-W	–	80/100 - 21“51M, M59	80/100 - 21“ 51M, M59
Pression tout -terrain	1,0 bar	1,0 bar	1,0 bar
Pression route en solo	–	1,5 bar	1,5 bar
Pneu arrière	110/90 - 19“ 62M, M70	–	140/80 - 18“ MT 83
Pneu arrière XC-W	–	110/100 - 64M, M402	110/100 - 18“ 64M, M402
Pression tout -terrain	1,0 bar	1,0 bar	1,0 bar
Pression route en solo	–	2,0 bar	2,0 bar
Réservoir	7,5 litre	11,2 litre (Réserve 1,7 litre)	8,5 (Réserve 1,3 litre) ou 10 litre
Démultiplication secondaire	13:48	–	13:40
Démultiplication secondaire XC-W	13:48	13:50	13:50
Chaîne	5/8 x 1/4 "		
Couronnes livrables	38, 40, 42, 45, 48, 49, 50, 51, 52		
Lampe	Phare	12V 35/35W Bilux (douille Ba20d)	
	Veilleuse	12V 5W (douille W2, 1x9,5d)	
	Feu Stop - lanterne	12V 21/5W (douille BaY15d)	
	Clignoteur	12V 10W (douille Ba15s)	
Angle de la colonne de direction	63,5°		
Empattement	1475 ± 10 mm		
Hauteur de selle à vide	925 mm		
Garde au sol à vide	385 mm		
Poids sans carburant	97,7 kg	100,6 kg	102,6 kg

RÉGLAGES DE BASE – FOURCHE		
	250 SX	250/300 XC, EXC
	WP 4860 MA-PA 14187B03	WP 4860 MA 14187B04
Amortissement à la compress	18	20
Amortissement à la détente	20	21
Ressort	4,4 N/mm	4,0 N/mm
Précontrainte du ressort	5 mm	5 mm
Longueur de la chambre d'air	100 mm	110 mm
Qualité d'huile	SAE 5	SAE 5

RÉGLAGES DE BASE – AMORTISSEUR		
	250 SX	250/300 XC, EXC
	WP PDS 5018 DCC 12187B03	WP PDS 5018 MCC 12187B04
Amortissement à la compress	15 LS (low speed)	15
	2,5 HS (high speed)	–
Amortissement à la détente	22	22
Ressort	76 N/mm linear	76 N/mm linear
Précontrainte du ressort	5 mm	5 mm

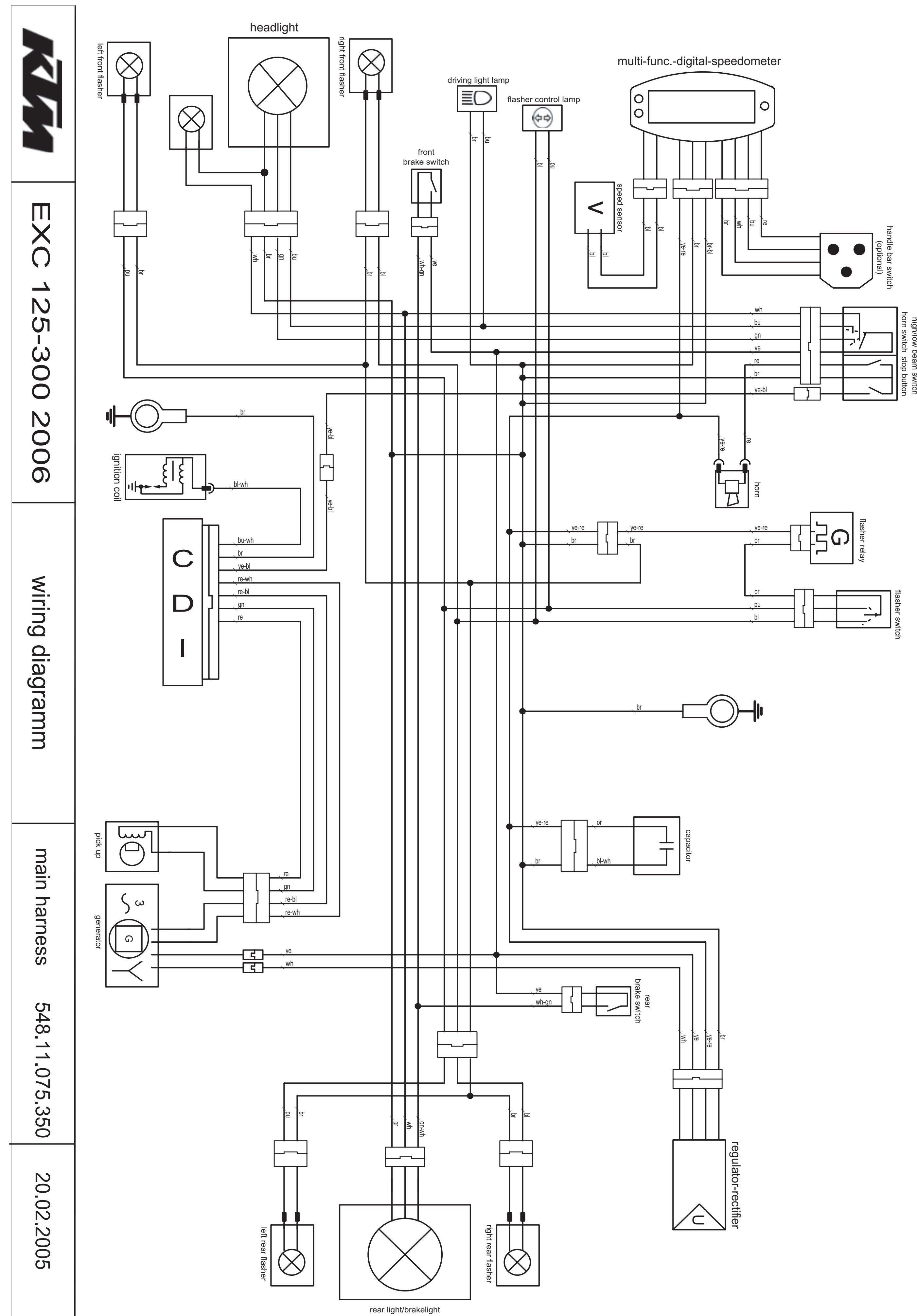
COUPLES DE SERRAGE – PARTIE-CYCLE		
Vis à épaulement, broche avant	M24x1,5	40 Nm
Vis pince avant	M8	Loctite 243 + 25 Nm
Vis disques frein	M6	14 Nm
Vis de fixation de té supérieur de fourche (EXC)	M8	20 Nm
Vis de fixation de té inférieur de fourche (EXC)	M8	15 Nm
Vis de fixation de té supérieur de fourche (SX)	M8	17 Nm
Vis de fixation de té inférieur de fourche (SX)	M8	12 Nm
Vis de fixation de l'axe de roue avant	M8	15 Nm
Ecrou à épaulement, broche arrière	M20x1,5	80 Nm
Ecrou d'axe de bras oscillant	M16x1,5	100 Nm
Vis bride de serrage de guidon	M8	20 Nm
Vis du support de guidon	M10	Loctite 243 + 40 Nm
Vis amortisseur supérieur	M12	70 Nm
Vis amortisseur inférieur	M12	70 Nm
Vis du couronne	M8	35 Nm
Vis loint à rotule pédale de frein	M6	10 Nm
Vis fixation moteur	M10	60 Nm
Tirant moteur	M8	33 Nm
Vis de la bague l'amotrisseur	M6	8 Nm
Vis de rayon	M4,5 / M5	5 Nm
Autres vis partie-cycle	M6 M8 M10	10 Nm 25 Nm 45 Nm
Autres ecrous partie-cycle	M6 M8 M10	15 Nm 30 Nm 50 Nm

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES – MOTEUR 250 SX, EXC, 300 XC, EXC »

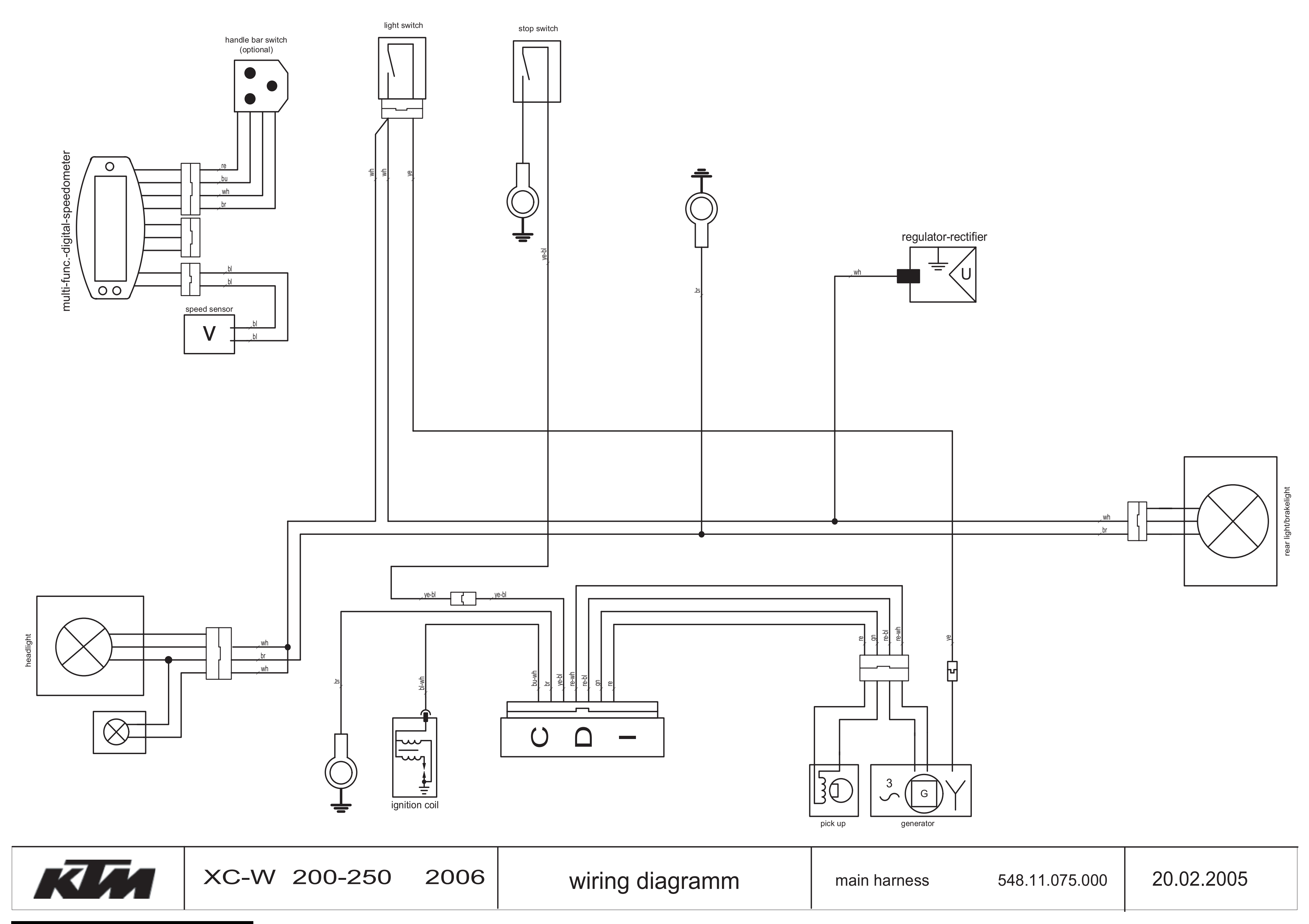
MOTEUR	250 SX	250 EXC	300 XC/EXC
Type	Monocylindre 2-temps à refroidissement liquide avec KTM Twin Valve Control valve à l'echappement et KTM Torque Chamber		
Cylindrée	249 cm^3	249 cm^3	293,15 cm^3
Alésage/Course	66,4 / 72 mm	66,4 / 72 mm	72 / 72 mm
Carburant	Super sans plomb d'au moins 95 d'indice d'octane avec huile de 2-temps (Motorex Cross power 2T)		
Mélange	1:40 - 1.60 si l'om utilise des huiles 2-temps de haute qualitè (Motorex Cross Power 2T), En cas de doute contacter notre importateur.		
Roulements d'embiellage	1 roulement à billes / 1 roulement à rouleaux		
Tête de bielle	roulement à aiguilles		
Pied de bielle	roulement à aiguilles		
Piston	piston moulé		
Segment	2 segments de compression	2 segments de compression	2 segments de compression
Valeur „X“ (bord supérieur piston - bord supérieur cylindre)	0 + 0,1 mm		
Point d'allumage	1,9 mm avant pmh		
Bougie	NGK BR8 ECM	NGK BR7 ES	NGK BR 7 ES
Ecartement des électrodes	0,60 mm		
Valeur „Z“ (hauteur de la valve a l'échappement)	47,5 mm		
TVC début d'action	5200/min		
TVC fin d'action	7000/min (ressort auxiliaire rouge), 7500/min (ressort auxiliaire jaune), 7900/min (ressort auxiliaire verte)		
Transmission primaire	Pignosà taille droite, demultiplication primaire 26:72		
Embrayage	Multidisque en bain d'huile, functionnement hydraulique (Motorex Kupplungs- Fluid 75)		
Boîte	à crabots, 5 rapports		
Rapports de boîte	250 SX	250/300 EXC, XC-W	250/300 XC
1 ére	14 : 28	14 : 30	14 : 28
2 éme	15 : 24	17 : 26	15 : 24
3 éme	18 : 24	19 : 23	18 : 24
4 éme	21 : 24	20 : 20	21 : 24
5 éme	22 : 21	29 : 23	22 : 21
Huile de boîte	0,7 l litre d'huile moteur (Motorex Top Speed 15W50)		
Pignons livrables	13 / 14 pour chaîne 5/8 x 1/4"		
Liquide de refroidissiment	1,2 litres, 50% d'antigel, 50% d'eau distillée, au minimum -25 °C		
Allumage	KOKUSAN 2K-1	KOKUSAN 2K-3	KOKUSAN 2K-3
Générateur	non générateur	12V / 110 W	12V / 110 W
Allumage XC-W	–	KOKUSAN 2K-2 (XC, XC-W)	KOKUSAN 2K-2 (XC, XC-W)
Générateur	–	12V 40 W	12V 40 W
Carburateur	A boisseau, réglage voir tableau		
Filtre à air	Cartouche en mousse imprègnee		

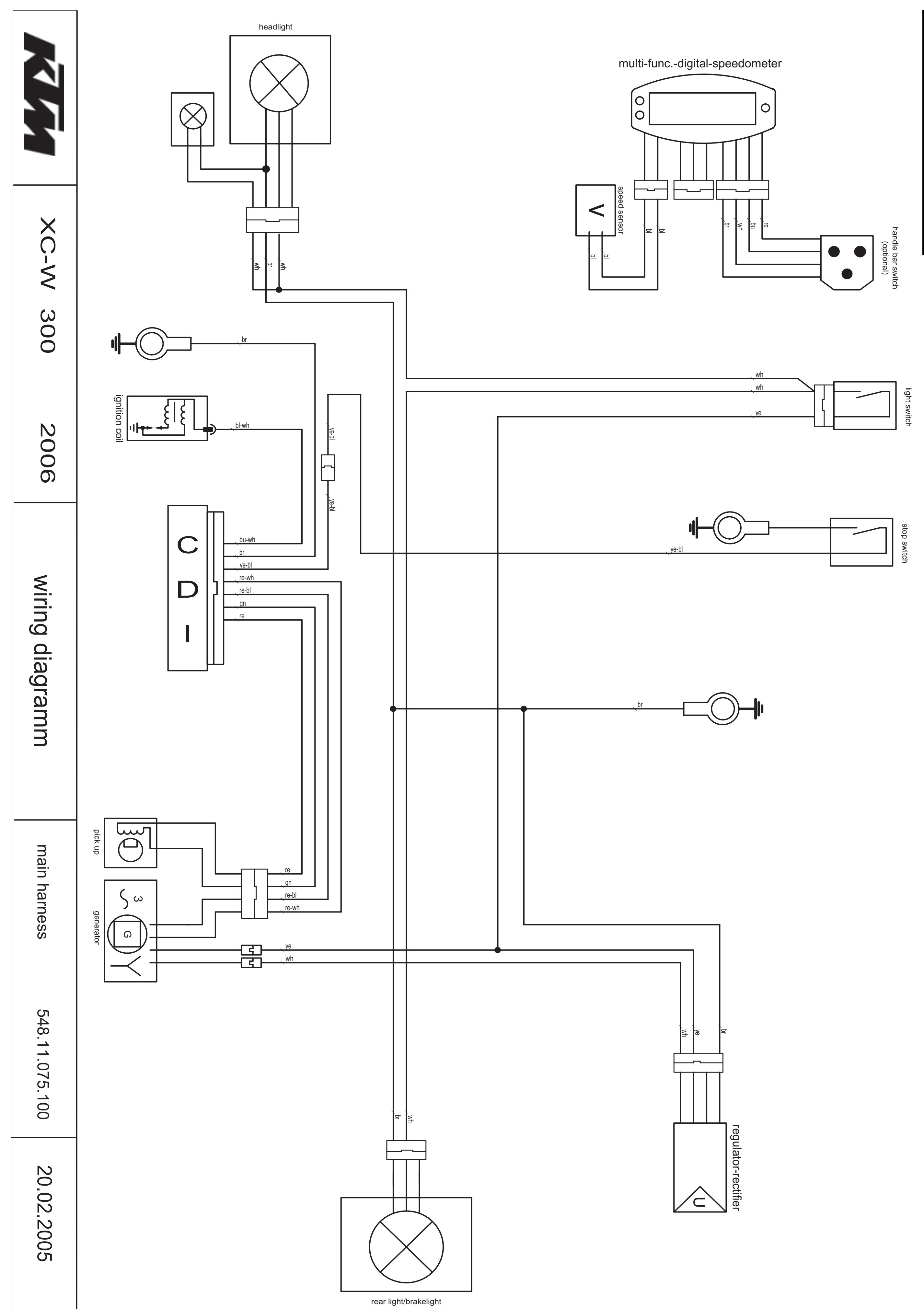
COUPLES DE SERRAGE – MOTEUR		
Vis à épaulement – culasse	M8	27 Nm
Écrous épaulement – embase	M10	35 Nm
Fixation du volant	M12x1	60 Nm
Vis à épaulement pour la butée (kick)	M6	Loctite 243 + 10 Nm
Écrou de pignon en bout de vilebrequin (gauche)	M18x1,5	Loctite 243 + 150 Nm
Écrou de la noix d'embrayage	M18x1,5	Loctite 243 + 100 Nm
Vis des différents carters	M6	10 Nm
Bougie	M 14X1,25	25 Nm
Autres vis	M 6 M 8 M 10	10 Nm 25 Nm 45 Nm

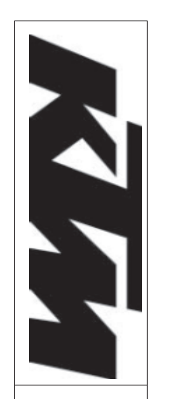
RÉGLAGE DE BASE DU CARBURATEUR			
	250 SX	**250 XC-W 300 XC/XC-W 250 EXC SIX-DAYS, 300 EXC SIX-DAYS**	**250/300 EXC-EU 250/300 EXC-AUS (250: 6,6 KW 300: 9,2 KW)**
Carburateur type	Keihin PWK 36 S AG	Keihin PWK 36 S AG	Keihin PWK 36 S AG
Référence du carburateur	FK0100	FK0080	3600B
Cicleur principal	158 (155,160)	160 (162)	160 (162)
Cicleur de ralenti	42 (40)	35	35
Cicleur de starter	85	85	85
Aiguille	N1EF (N1EG/N1EE)	N3EH (N3EW)	N3CJ (N8RF/N8RG)
Position de l'aiguille	III	IV	I
Boisseau	6.5	7	7
Vis d'air dévissée de	1	1	3,5
Étraglement	–	–	butée boisseau 38


KTM
EXC 125-300 2006
wiring diagramm
main harness
548.11.075.350
20.02.2005
headlight
left front flasher
right front flasher
driving light lamp
flasher control lamp
multi-func.-digital-speedometer
front
brake switch
speed sensor
handle bar switch
(optional)
high/low beam switch
horn switch stop button
horn
ignition coil
C
D
I
flasher relay
flasher switch
capacitor
pick up
generator
rear
brake switch
regulator-rectifier
left rear flasher
right rear flasher
rear light/brakelight

SCHALTPLAN » *WIRING DIAGRAMM*




XC-W 300
2006
wiring diagramm
main harness
548.11.075.100
20.02.2005
headlight
multi-func.-digital-speedometer
speed sensor
handle bar switch (optional)
light switch
stop switch
ignition coil
C D I
bu-wh
br
ye-bl
re-wh
re-bl
gn
re
wh
ye
pick up
generator
G
regulator-rectifier
U
rear light/brakelight



SX 125-250 2006

548.39.032.000

26.03.2005

black
brown
ignition coil
stop button
blue-white
yellow-black
CDI
red-white
red-black
green
red
generator
G
3
pick up

ENGLISH	DEUTSCH	ITALIANO
Capacitor	Kondensator	Condensatore
CDI	CDI	CDI
Driving light lamp	Fernlichtkontrolle	Spia abbagliante
Flasher relay	Blinkerrelais	Relè indicatori
Flasher switch	Blinkerschalter	Deviatore indicatori di direzione
Front brake switch	vorderer Bremslichtschalter	Interruttore luce ant. di stop
Flasher control lamp	Blinkerkontrolle	spia lampeggiatori
Generator	Generator	Generatore
Handle bar switch for -multi-func.-digital-speedometer	Lenkerschalter für Kombiinstrument	Interruttore sul manubrio per tachimetro multifunzione
Headlight	Scheinwerfer	Faro anteriore
High / low beam switch	Auf-Abblendschalter	Commutatore abbagliante/anabbagliante
Horn	Hupe	Avvisatore acustico
Horn switch	Hornschalter	Interruttore avvisatore acustico
Ignition coil	Zündspule	Bobina d‘accensione
Left front flasher	linker vorderer Blinker	Indicatore ant. sx
Left rear flasher	linker hinterer Blinker	Indicatore post. sx
Multi-func.-digital-speedometer	Multifunktionsdigitaltacho	Tachimetro digitale multifunzione
Pick up	Impulsgeber	Pick up
Position light	Standlicht	luce di posizione
Rear brake switch	hinterer Bremslichtschalter	Interruttore luce post. di stop
Rear light / brakelight	hinteres Begrenzungslicht / Bremslicht	Luce post. di posizione/stop
Regulator-rectifier	Regelgleichrichter	Regolatore-raddrizzatore
Right front flasher	rechter vorderer Blinker	Indicatore ant. dx
Right rear flasher	Rechter hinterer Blinker	Indicatore post. dx
Speed sensor	Geschwindigkeitssensor	Sensore velocità
Stop switch	Stop schalter	Interruttore d‘emergenza

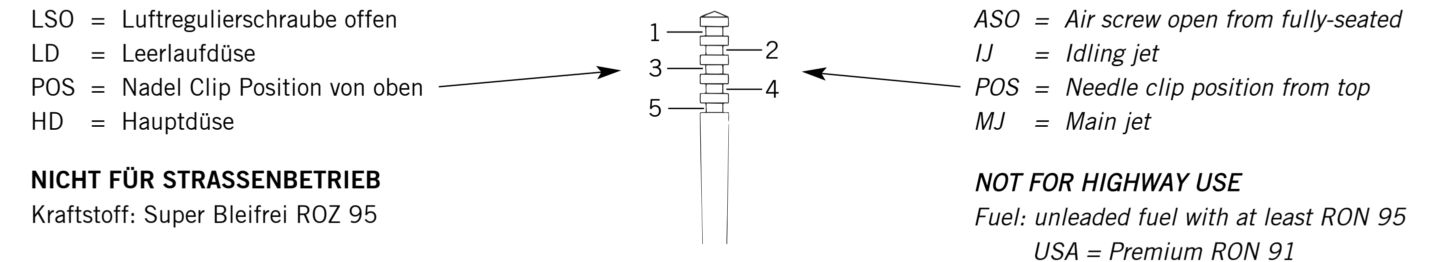
CABLE COLOURS	KABELFARBEN	CAVO COLORATO
bl: black	bl: blau	bl: nero
ye: yellow	ye: gelb	ye: giallo
bu: blue	bu: blau	bu: blu
gr: green	gr: grün	gr: verde
re: red	re: rot	re: rosso
wh: white	wh: weiß	wh: bianco
br: brown	br: braun	br: marrone
or: orange	or: orange	or: arancione
pi: pink	pi: rosa	pi: rosa
gr: grey	gr: grau	gr: grigio
pu: purple	pu: violett	pu: violetto

ENGLISH	FRANCAIS	ESPANOL
Capacitor	Condensateur	Condensador
CDI	CDI	CDI
Driving light lamp	Temion feu route	Lampara aviso luces largas
Flasher relay	Relais de clignotants	Relé de la luz intermitente
Flasher switch	Bouton de clignotants	Interruptor de la luz intermitente
Front brake switch	Contacteur de frein avant	Interruptor de luz del freno delantero
Flasher control lamp	Temion de clignoteur	Lampara aviso intermitentes
Generator	Genrateur	Generador
Handle bar switch for multi-func.-digital-speedometer	Contacteur au guidon pour ordinateur de bord	Interruptor de manillar para instrumento combinado
Headlight	Phare	Faro
High / low beam switch	Contacteur code/phare	Interruptor de encender/apagar la luz larga
Horn	Avertisseur sonore	Cláxon
Horn switch	Bouton d'avertisseur sonore	Interruptor del cláxon
Ignition coil	Bobine d'allumage	Bobina de encendido
Left front flasher	Clignotant avant gauche	Luz intermitente izquierda delantera
Left rear flasher	Clignotant arrière gauche	Luz intermitente izquierda trasera
Multi-func.-digital-speedometer	Ordinateur de bord	Velocímetro digital multifuncional
Pick up	Capteur d'allumage	Generador de impulsos
Position light	Feu de position	Luz de posicion
Rear brake switch	Contacteur de frein arrière	Interruptor de luz del freno trasero
Rear light / brakelight	Feu rouge/stop	Luces de parqueo traseras /luces de freno
Regulator-rectifier	Régulateur/redresseur	Regulador rectificador
Right front flasher	Clignotant avant droit	Luz intermitente derecha delantera
Right rear flasher	Clignotant arrière droit	Luz intermitente derecha trasera
Speed sensor	Capteur de vitesse	Sensor de velocidad
Stop switch	Contacteur stop	Interruptor parada

CABLE COLOURS	COULEUR DE CABLE	COLOR DE CABLE
bl: black	bl: noir	bl: negro
ye: yellow	ye: jaune	ye: amarillo
bu: blue	bu: bleu	bu: azul
gr: green	gr: vert	gr: verde
re: red	re: rouge	re: rojo
wh: white	wh: blanc	wh: blanco
br: brown	br: brun	br: marron
or: orange	or: orange	or: naranja
pi: pink	pi: rose	pi: rosado
gr: grey	gr: gris	gr: gris
pu: purple	pu: violet	pu: violeta

VERGASERTABELLE » *CARBURETOR TABLE*

VERGASERREGULIERUNG *CARBURETOR SETTING* KEIHIN PWK 36S AG		125 EXC 2006					KTM
MEERESHÖHE ***ALTIDUDE*** ↓	**TEMPERATUR** ***TEMPERATURE*** →	- 20°C bis -7°C *-2°F to 20°F*	- 6°C bis 5°C *19°F to 41°F*	6°C bis 15°C *42°F to 60°F*	16°C bis 24°C *61°F to 78°F*	25°C bis 36°C *79°F to 98°F*	37°C bis 49°C *99°F to 120°F*
3000 m *10000 ft* ↑ 2301 m *7501 ft*	LSO *ASO* LD *IJ* NADEL *NEEDLE* POS *POS* HD *MJ*	1 45 NOZE 4 170	1,5 45 NOZE 3 168	1,5 42 NOZF 3 165	2 40 NOZF 2 162	2 38 NOZG 2 170	
2300 m *7500 ft* ↑ 1501 m *5001 ft*	LSO *ASO* LD *IJ* NADEL *NEEDLE* POS *POS* HD *MJ*	1 48 NOZE 5 182	1 45 NOZE 4 170	1,5 45 NOZE 3 168	1,5 42 NOZF 3 165	2 40 NOZF 2 162	2 38 NOZG 2 160
1500 m *5000 ft* ↑ 751 m *2501 ft*	LSO *ASO* LD *IJ* NADEL *NEEDLE* POS *POS* HD *MJ*	0,75 48 NOZD 4 172	1 48 NOZE 4 170	1 45 NOZE 4 170	1,5 45 NOZE 3 168	1,5 42 NOZF 3 165	2 40 NOZF 2 162
750 m *2500 ft* ↑ 301 m *1001 ft*	LSO *ASO* LD *IJ* NADEL *NEEDLE* POS *POS* HD *MJ*	0,75 50 NOZD 5 175	0,75 48 NOZD 4 172	1 48 NOZE 4 170	**1** **45** **NOZE** **4** **170**	1,5 45 NOZE 3 168	1,5 42 NOZF 3 165
300 m *1000 ft* ↑ Meeresniveau *Sea level*	LSO *ASO* LD *IJ* NADEL *NEEDLE* POS *POS* HD *MJ*	0,75 52 NOZC 5 178	0,75 50 NOZD 5 175	0,75 48 NOZD 4 172	1 48 NOZE 4 170	1 45 NOZE 4 170	1,5 45 NOZE 3 168



LSO = Luftregulierschraube offen
LD = Leerlaufdüse
POS = Nadel Clip Position von oben
HD = Hauptdüse

ASO = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Needle clip position from top
MJ = Main jet

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB
Kraftstoff: Super Bleifrei ROZ 95

NOT FOR HIGHWAY USE
Fuel: unleaded fuel with at least RON 95
USA = Premium RON 91

EXC Modelle: Die oben angeführten Vergaserregulierungen gelten nur für entdrosselte Motorräder.
Um die volle Motorleistung zu erhalten, sind neben der Vergaserregulierung auch noch andere Maßnahmen erforderlich, Ihr KTM Händler hilft Ihnen gerne.
WENN SIE ÄNDERUNGEN AM MOTORRAD VORNEHMEN, GEHT DIE STRASSENZULASSUNG VERLOREN, DER BETRIEB AUF ÖFFENTLICHEN STRASSEN IST DANN VERBOTEN UND STRAFBAR! AUSSERDEM ERLISCHT DER VERSICHERUNGSSCHUTZ!

EXC models: The carburetor adjustments described above only apply to dethrottled motorcycles. Other measures will be required in addition to the carburetor adjustment for full engine performance. Your KTM dealer will be pleased to assist you.
CHANGES TO YOUR MOTORCYCLE WILL CAUSE YOU TO LOSE YOUR ROAD APPROVAL. IT WILL BE ILLEGAL TO OPERATE THE MOTORCYCLE ON PUBLIC ROADS! YOUR INSURANCE COVERAGE WILL ALSO BE CANCELLED!

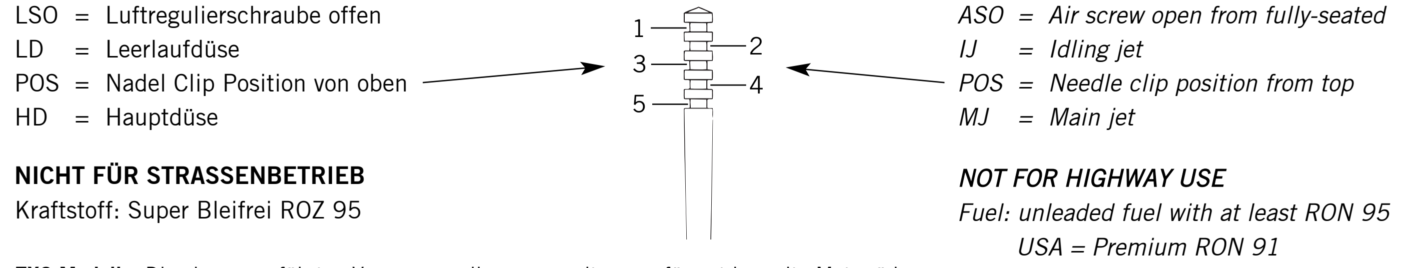
Modelli EXC: Le tarature suindicate del carburatore valgono solo per motociclette potenziate. Per ottenere la piena potenza del motore sono richieste, oltre alla taratura del carburatore, anche altre misure. Il vostro concessionario KTM sarà sempre disposto ad aiutarvi.
MODIFICHE APPORTATE ALLA MOTOCICLETTA DETERMINANO LA PERDITA DELL'OMOLOGAZIONE STRADALE, L'IMPIEGO SU STRADE PUBBLICHE DI CONSEGUENZA È VIETATO E PASSIBILE DI PENA! INOLTRE DECADE LA COPERTURA ASSICURATIVA!

Modèles EXC : Les réglages de carburateur décrits ci-dessus valent seulement pour des machines débridées. Pour obtenir la pleine puissance, d'autres mesures sont nécessaires en plus de ces réglages. Les agents KTM connaissent ces mesures.
QUAND ON EFFECTUE DES TRANSFORMATIONS SUR UNE MOTO, L'HOMOLOGATION N'EST PLUS VALABLE, L'UTILISATION SUR LA VOIE PUBLIQUE EST INTERDITE ET TOMBE SOUS LE COUP DE LA LOI. DE PLUS LA COUVERTURE D'ASSURANCE DISPARAÎT.

Modelos EXC: Los reglajes del carburador arriba indicados son válidos solamente para motocicletas sin reducción. Para alcanzar la potencia plena del motor, además de la regulación del carburador son necesarias también otras medidas. Su distribuidor KTM le ayudará con todo gusto.
SI EFECTÚA CAMBIOS EN LA MOTOCICLETA, SE PIERDE EL PERMISO DE CIRCULACIÓN EN CARRETERAS; LA CIRCULACIÓN EN VÍAS PÚBLICAS QUEDA ENTONCES PROHIBIDA Y ES PUNIBLE. ¡ADEMÁS CADUCA LA PROTECCIÓN DEL SEGURO!

VERGASERTABELLE » *CARBURETOR TABLE*

VERGASERREGULIERUNG *CARBURETOR SETTING* **KEIHIN PWK 38 AG**		**200 EXC 2006**					KTM
MEERESHÖHE ***ALTIDUDE*** ↓	**TEMPERATUR** ***TEMPERATURE*** →	- 20°C bis -7°C *-2°F to 20°F*	- 6°C bis 5°C *19°F to 41°F*	6°C bis 15°C *42°F to 60°F*	16°C bis 24°C *61°F to 78°F*	25°C bis 36°C *79°F to 98°F*	37°C bis 49°C *99°F to 120°F*
3000 m *10000 ft* ↑ 2301 m *7501 ft*	LSO *ASO*	1,5	1,5	1,5	2	2	
	LD *IJ*	45	42	42	40	40	
	NADEL *NEEDLE*	NOZE	NOZF	NOZG	NOZG	NOZH	
	POS *POS*	3	2	2	1	1	
	HD *MJ*	172	170	168	165	162	
2300 m *7500 ft* ↑ 1501 m *5001 ft*	LSO *ASO*	1,5	1,5	1,5	1,5	2	2
	LD *IJ*	45	45	42	42	40	40
	NADEL *NEEDLE*	NOZE	NOZE	NOZF	NOZG	NOZG	NOZH
	POS *POS*	3	3	2	2	1	1
	HD *MJ*	175	172	170	168	165	162
1500 m *5000 ft* ↑ 751 m *2501 ft*	LSO *ASO*	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	2
	LD *IJ*	48	45	45	42	42	40
	NADEL *NEEDLE*	NOZE	NOZE	NOZE	NOZF	NOZG	NOZG
	POS *POS*	4	3	3	2	2	1
	HD *MJ*	178	175	172	170	168	165
750 m *2500 ft* ↑ 301 m *1001 ft*	LSO *ASO*	1	1,5	1,5	**1,5**	1,5	1,5
	LD *IJ*	48	48	45	**45**	42	42
	NADEL *NEEDLE*	NOZD	NOZE	NOZE	**NOZE**	NOZF	NOZG
	POS *POS*	4	4	3	**3**	2	2
	HD *MJ*	180	178	175	**172**	170	168
300 m *1000 ft* ↑ Meeresniveau *Sea level*	LSO *ASO*	1	1	1,5	1,5	1,5	1,5
	LD *IJ*	50	48	48	45	45	42
	NADEL *NEEDLE*	NOZD	NOZD	NOZE	NOZE	NOZE	NOZF
	POS *POS*	5	4	4	3	3	2
	HD *MJ*	182	180	178	175	172	170



LSO = Luftregulierschraube offen
LD = Leerlaufdüse
POS = Nadel Clip Position von oben
HD = Hauptdüse

ASO = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Needle clip position from top
MJ = Main jet

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB
Kraftstoff: Super Bleifrei ROZ 95

NOT FOR HIGHWAY USE
Fuel: unleaded fuel with at least RON 95
USA = Premium RON 91

EXC Modelle: Die oben angeführten Vergaserregulierungen gelten nur für entdrosselte Motorräder.
Um die volle Motorleistung zu erhalten, sind neben der Vergaserregulierung auch noch andere Maßnahmen erforderlich, Ihr KTM Händler hilft Ihnen gerne.
WENN SIE ÄNDERUNGEN AM MOTORRAD VORNEHMEN, GEHT DIE STRASSENZULASSUNG VERLOREN, DER BETRIEB AUF ÖFFENTLICHEN STRASSEN IST DANN VERBOTEN UND STRAFBAR! AUSSERDEM ERLISCHT DER VERSICHERUNGSSCHUTZ!

EXC models: The carburetor adjustments described above only apply to dethrottled motorcycles. Other measures will be required in addition to the carburetor adjustment for full engine performance. Your KTM dealer will be pleased to assist you.
CHANGES TO YOUR MOTORCYCLE WILL CAUSE YOU TO LOSE YOUR ROAD APPROVAL. IT WILL BE ILLEGAL TO OPERATE THE MOTORCYCLE ON PUBLIC ROADS! YOUR INSURANCE COVERAGE WILL ALSO BE CANCELLED!

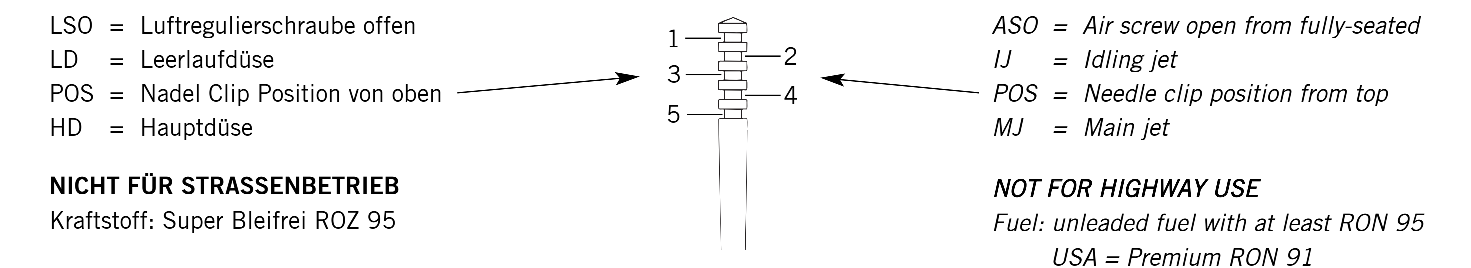
Modelli EXC: Le tarature suindicate del carburatore valgono solo per motociclette potenziate. Per ottenere la piena potenza del motore sono richieste, oltre alla taratura del carburatore, anche altre misure. Il vostro concessionario KTM sarà sempre disposto ad aiutarvi.
MODIFICHE APPORTATE ALLA MOTOCICLETTA DETERMINANO LA PERDITA DELL'OMOLOGAZIONE STRADALE, L'IMPIEGO SU STRADE PUBBLICHE DI CONSEGUENZA È VIETATO E PASSIBILE DI PENA! INOLTRE DECADE LA COPERTURA ASSICURATIVA!

Modèles EXC : Les réglages de carburateur décrits ci-dessus valent seulement pour des machines débridées. Pour obtenir la pleine puissance, d'autres mesures sont nécessaires en plus de ces réglages. Les agents KTM connaissent ces mesures.
QUAND ON EFFECTUE DES TRANSFORMATIONS SUR UNE MOTO, L'HOMOLOGATION N'EST PLUS VALABLE, L'UTILISATION SUR LA VOIE PUBLIQUE EST INTERDITE ET TOMBE SOUS LE COUP DE LA LOI. DE PLUS LA COUVERTURE D'ASSURANCE DISPARAÎT.

Modelos EXC: Los reglajes del carburador arriba indicados son válidos solamente para motocicletas sin reducción. Para alcanzar la potencia plena del motor, además de la regulación del carburador son necesarias también otras medidas. Su distribuidor KTM le ayudará con todo gusto.
SI EFECTÚA CAMBIOS EN LA MOTOCICLETA, SE PIERDE EL PERMISO DE CIRCULACIÓN EN CARRETERAS; LA CIRCULACIÓN EN VÍAS PÚBLICAS QUEDA ENTONCES PROHIBIDA Y ES PUNIBLE. ¡ADEMÁS CADUCA LA PROTECCIÓN DEL SEGURO!

VERGASERTABELLE » *CARBURETOR TABLE*

VERGASERREGULIERUNG *CARBURETOR SETTING* KEIHIN PWK 36S AG		250 SX 2006					KTM
MEERESHÖHE ***ALTIDUDE*** ↓	**TEMPERATUR** ***TEMPERATURE*** →	- 20°C bis -7°C *-2°F to 20°F*	- 6°C bis 5°C *19°F to 41°F*	6°C bis 15°C *42°F to 60°F*	16°C bis 24°C *61°F to 78°F*	25°C bis 36°C *79°F to 98°F*	37°C bis 49°C *99°F to 120°F*
3000 m *10000 ft* ↑ 2301 m *7501 ft*	LSO *ASO*	1	1	1	1,5	2	
	LD *IJ*	42	40	40	38	38	
	NADEL *NEEDLE*	N1EF	N1EF	N1EG	N1EG	N1EH	
	POS *POS*	3	3	2	2	1	
	HD *MJ*	158	158	155	152	150	
2300 m *7500 ft* ↑ 1501 m *5001 ft*	LSO *ASO*	1	1	1	1	1,5	2
	LD *IJ*	42	42	40	40	38	38
	NADEL *NEEDLE*	N1EE	N1EF	N1EF	N1EG	N1EG	N1EH
	POS *POS*	3	3	3	2	2	1
	HD *MJ*	160	158	158	155	152	150
1500 m *5000 ft* ↑ 751 m *2501 ft*	LSO *ASO*	1	1	1	1	1	1,5
	LD *IJ*	45	42	42	40	40	38
	NADEL *NEEDLE*	N1EE	N1EE	N1EF	N1EF	N1EG	N1EG
	POS *POS*	4	3	3	3	2	2
	HD *MJ*	162	160	158	158	155	152
750 m *2500 ft* ↑ 301 m *1001 ft*	LSO *ASO*	1	1	1	**1**	1	1
	LD *IJ*	45	45	42	**42**	40	40
	NADEL *NEEDLE*	N1ED	N1EE	N1EE	**N1EF**	N1EF	N1EG
	POS *POS*	4	4	3	**3**	3	2
	HD *MJ*	165	162	160	**158**	158	155
300 m *1000 ft* ↑ Meeresniveau *Sea level*	LSO *ASO*	1	1	1	1	1	1
	LD *IJ*	48	45	45	42	42	40
	NADEL *NEEDLE*	N1ED	N1ED	N1EE	N1EE	N1EF	N1EF
	POS *POS*	5	4	4	3	3	3
	HD *MJ*	168	165	162	160	158	158



LSO = Luftregulierschraube offen
LD = Leerlaufdüse
POS = Nadel Clip Position von oben
HD = Hauptdüse

ASO = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Needle clip position from top
MJ = Main jet

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB
Kraftstoff: Super Bleifrei ROZ 95

NOT FOR HIGHWAY USE
Fuel: unleaded fuel with at least RON 95
USA = Premium RON 91

EXC Modelle: Die oben angeführten Vergaserregulierungen gelten nur für entdrosselte Motorräder.
Um die volle Motorleistung zu erhalten, sind neben der Vergaserregulierung auch noch andere Maßnahmen erforderlich, Ihr KTM Händler hilft Ihnen gerne.
WENN SIE ÄNDERUNGEN AM MOTORRAD VORNEHMEN, GEHT DIE STRASSENZULASSUNG VERLOREN, DER BETRIEB AUF ÖFFENTLICHEN STRASSEN IST DANN VERBOTEN UND STRAFBAR! AUSSERDEM ERLISCHT DER VERSICHERUNGSSCHUTZ!

EXC models: The carburetor adjustments described above only apply to dethrottled motorcycles. Other measures will be required in addition to the carburetor adjustment for full engine performance. Your KTM dealer will be pleased to assist you.
CHANGES TO YOUR MOTORCYCLE WILL CAUSE YOU TO LOSE YOUR ROAD APPROVAL. IT WILL BE ILLEGAL TO OPERATE THE MOTORCYCLE ON PUBLIC ROADS! YOUR INSURANCE COVERAGE WILL ALSO BE CANCELLED!

Modelli EXC: Le tarature suindicate del carburatore valgono solo per motociclette potenziate. Per ottenere la piena potenza del motore sono richieste, oltre alla taratura del carburatore, anche altre misure. Il vostro concessionario KTM sarà sempre disposto ad aiutarvi.
MODIFICHE APPORTATE ALLA MOTOCICLETTA DETERMINANO LA PERDITA DELL'OMOLOGAZIONE STRADALE, L'IMPIEGO SU STRADE PUBBLICHE DI CONSEGUENZA È VIETATO E PASSIBILE DI PENA! INOLTRE DECADE LA COPERTURA ASSICURATIVA!

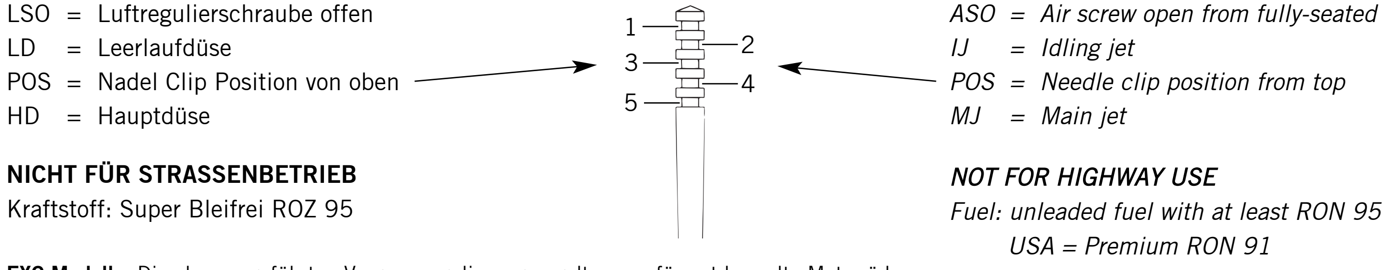
Modèles EXC : Les réglages de carburateur décrits ci-dessus valent seulement pour des machines débridées. Pour obtenir la pleine puissance, d'autres mesures sont nécessaires en plus de ces réglages. Les agents KTM connaissent ces mesures.
QUAND ON EFFECTUE DES TRANSFORMATIONS SUR UNE MOTO, L'HOMOLOGATION N'EST PLUS VALABLE, L'UTILISATION SUR LA VOIE PUBLIQUE EST INTERDITE ET TOMBE SOUS LE COUP DE LA LOI. DE PLUS LA COUVERTURE D'ASSURANCE DISPARAÎT.

Modelos EXC: Los reglajes del carburador arriba indicados son válidos solamente para motocicletas sin reducción. Para alcanzar la potencia plena del motor, además de la regulación del carburador son necesarias también otras medidas. Su distribuidor KTM le ayudará con todo gusto.
SI EFECTÚA CAMBIOS EN LA MOTOCICLETA, SE PIERDE EL PERMISO DE CIRCULACIÓN EN CARRETERAS; LA CIRCULACIÓN EN VÍAS PÚBLICAS QUEDA ENTONCES PROHIBIDA Y ES PUNIBLE. ¡ADEMÁS CADUCA LA PROTECCIÓN DEL SEGURO!

VERGASERTABELLE » *CARBURETOR TABLE*

VERGASERREGULIERUNG *CARBURETOR SETTING* **KEIHIN PWK 36S AG**		**250 EXC 2006**					KTM
MEERESHÖHE *ALTIDUDE* ↓	**TEMPERATUR** *TEMPERATURE* →	- 20°C bis -7°C *-2°F to 20°F*	- 6°C bis 5°C *19°F to 41°F*	6°C bis 15°C *42°F to 60°F*	16°C bis 24°C *61°F to 78°F*	25°C bis 36°C *79°F to 98°F*	37°C bis 49°C *99°F to 120°F*
3000 m	LSO *ASO*	1	1	1	1,5	2	
10000 ft	LD *IJ*	35	35	35	35	35	
↑	NADEL *NEEDLE*	N8RF	N8RG	N8RH	N8RH	N8RH	
2301 m	POS *POS*	4	3	3	2	1	
7501 ft	HD *MJ*	160	160	158	155	155	
2300 m	LSO *ASO*	1	1	1	1	1,5	2
7500 ft	LD *IJ*	35	35	35	35	35	35
↑	NADEL *NEEDLE*	N8RF	N8RF	N8RG	N8RH	N8RH	N8RH
1501 m	POS *POS*	4	4	3	3	2	1
5001 ft	HD *MJ*	162	160	160	158	155	155
1500 m	LSO *ASO*	1	1	1	1	1	1,5
5000 ft	LD *IJ*	35	35	35	35	35	35
↑	NADEL *NEEDLE*	N8RF	N8RF	N8RF	N8RG	N8RH	N8RH
751 m	POS *POS*	4	4	4	3	3	2
2501 ft	HD *MJ*	165	162	160	160	158	155
750 m	LSO *ASO*	1	1	1	**1**	1	1
2500 ft	LD *IJ*	38	35	35	**35**	35	35
↑	NADEL *NEEDLE*	N8RF	N8RF	N8RF	**N8RF**	N8RG	N8RH
301 m	POS *POS*	5	4	4	**4**	3	3
1001 ft	HD *MJ*	168	165	162	**160**	160	158
300 m	LSO *ASO*	1	1	1	1	1	1
1000 ft	LD *IJ*	40	38	35	35	35	35
↑	NADEL *NEEDLE*	N8RE	N8RF	N8RF	N8RF	N8RF	N8RG
Meeresniveau	POS *POS*	5	5	4	4	4	3
Sea level	HD *MJ*	170	168	165	162	160	160

LSO = Luftregulierschraube offen
LD = Leerlaufdüse
POS = Nadel Clip Position von oben
HD = Hauptdüse



ASO = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Needle clip position from top
MJ = Main jet

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB
Kraftstoff: Super Bleifrei ROZ 95

NOT FOR HIGHWAY USE
Fuel: unleaded fuel with at least RON 95
USA = Premium RON 91

EXC Modelle: Die oben angeführten Vergaserregulierungen gelten nur für entdrosselte Motorräder. Um die volle Motorleistung zu erhalten, sind neben der Vergaserregulierung auch noch andere Maßnahmen erforderlich, Ihr KTM Händler hilft Ihnen gerne.
WENN SIE ÄNDERUNGEN AM MOTORRAD VORNEHMEN, GEHT DIE STRASSENZULASSUNG VERLOREN, DER BETRIEB AUF ÖFFENTLICHEN STRASSEN IST DANN VERBOTEN UND STRAFBAR! AUSSERDEM ERLISCHT DER VERSICHERUNGSSCHUTZ!

EXC models: The carburetor adjustments described above only apply to dethrottled motorcycles. Other measures will be required in addition to the carburetor adjustment for full engine performance. Your KTM dealer will be pleased to assist you.
CHANGES TO YOUR MOTORCYCLE WILL CAUSE YOU TO LOSE YOUR ROAD APPROVAL. IT WILL BE ILLEGAL TO OPERATE THE MOTORCYCLE ON PUBLIC ROADS! YOUR INSURANCE COVERAGE WILL ALSO BE CANCELLED!

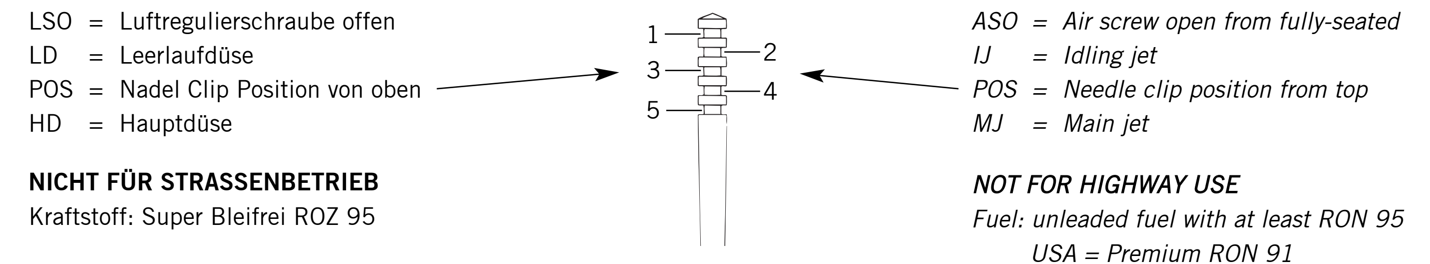
Modelli EXC: Le tarature suindicate del carburatore valgono solo per motociclette potenziate. Per ottenere la piena potenza del motore sono richieste, oltre alla taratura del carburatore, anche altre misure. Il vostro concessionario KTM sarà sempre disposto ad aiutarvi.
MODIFICHE APPORTATE ALLA MOTOCICLETTA DETERMINANO LA PERDITA DELL'OMOLOGAZIONE STRADALE, L'IMPIEGO SU STRADE PUBBLICHE DI CONSEGUENZA È VIETATO E PASSIBILE DI PENA! INOLTRE DECADE LA COPERTURA ASSICURATIVA!

Modèles EXC : Les réglages de carburateur décrits ci-dessus valent seulement pour des machines débridées. Pour obtenir la pleine puissance, d'autres mesures sont nécessaires en plus de ces réglages. Les agents KTM connaissent ces mesures.
QUAND ON EFFECTUE DES TRANSFORMATIONS SUR UNE MOTO, L'HOMOLOGATION N'EST PLUS VALABLE, L'UTILISATION SUR LA VOIE PUBLIQUE EST INTERDITE ET TOMBE SOUS LE COUP DE LA LOI. DE PLUS LA COUVERTURE D'ASSURANCE DISPARAÎT.

Modelos EXC: Los reglajes del carburador arriba indicados son válidos solamente para motocicletas sin reducción. Para alcanzar la potencia plena del motor, además de la regulación del carburador son necesarias también otras medidas. Su distribuidor KTM le ayudará con todo gusto.
SI EFECTÚA CAMBIOS EN LA MOTOCICLETA, SE PIERDE EL PERMISO DE CIRCULACIÓN EN CARRETERAS; LA CIRCULACIÓN EN VÍAS PÚBLICAS QUEDA ENTONCES PROHIBIDA Y ES PUNIBLE. ¡ADEMÁS CADUCA LA PROTECCIÓN DEL SEGURO!

VERGASERTABELLE » *CARBURETOR TABLE*

VERGASERREGULIERUNG *CARBURETOR SETTING* KEIHIN PWK 36S AG		300 EXC 2006					KTM
MEERESHÖHE ***ALTIDUDE*** ↓	**TEMPERATUR** ***TEMPERATURE*** →	- 20°C bis -7°C *-2°F to 20°F*	- 6°C bis 5°C *19°F to 41°F*	6°C bis 15°C *42°F to 60°F*	16°C bis 24°C *61°F to 78°F*	25°C bis 36°C *79°F to 98°F*	37°C bis 49°C *99°F to 120°F*
3000 m *10000 ft*	LSO *ASO*	1	1	1	1,5	2	
↑	LD *IJ*	35	35	35	35	35	
	NADEL *NEEDLE*	N8RF	N8RG	N8RH	N8RH	N8RH	
2301 m	POS *POS*	4	3	2	2	1	
7501 ft	HD *MJ*	160	160	158	155	155	
2300 m *7500 ft*	LSO *ASO*	1	1	1	1	1,5	2
↑	LD *IJ*	35	35	35	35	35	35
	NADEL *NEEDLE*	N8RF	N8RF	N8RG	N8RH	N8RH	N8RH
1501 m	POS *POS*	3	3	3	2	2	1
5001 ft	HD *MJ*	162	160	160	158	155	155
1500 m *5000 ft*	LSO *ASO*	1	1	1	1	1	1,5
↑	LD *IJ*	35	35	35	35	35	35
	NADEL *NEEDLE*	N8RF	N8RF	N8RF	N8RG	N8RH	N8RH
751 m	POS *POS*	4	3	3	3	2	2
2501 ft	HD *MJ*	165	162	160	160	158	155
750 m *2500 ft*	LSO *ASO*	1	1	1	**1**	1	1
↑	LD *IJ*	38	35	35	**35**	35	35
	NADEL *NEEDLE*	N8RF	N8RF	N8RF	**N8RF**	N8RG	N8RH
301 m	POS *POS*	4	4	3	**3**	3	2
1001 ft	HD *MJ*	168	165	162	**160**	160	158
300 m *1000 ft*	LSO *ASO*	1	1	1	1	1	1
↑	LD *IJ*	40	38	35	35	35	35
	NADEL *NEEDLE*	N8RE	N8RF	N8RF	N8RF	N8RF	N8RG
Meeresniveau	POS *POS*	5	4	4	3	3	3
Sea level	HD *MJ*	170	168	165	162	160	160



LSO = Luftregulierschraube offen
LD = Leerlaufdüse
POS = Nadel Clip Position von oben
HD = Hauptdüse

ASO = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Needle clip position from top
MJ = Main jet

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB
Kraftstoff: Super Bleifrei ROZ 95

NOT FOR HIGHWAY USE
Fuel: unleaded fuel with at least RON 95
USA = Premium RON 91

EXC Modelle: Die oben angeführten Vergaserregulierungen gelten nur für entdrosselte Motorräder.
Um die volle Motorleistung zu erhalten, sind neben der Vergaserregulierung auch noch andere Maßnahmen erforderlich, Ihr KTM Händler hilft Ihnen gerne.
WENN SIE ÄNDERUNGEN AM MOTORRAD VORNEHMEN, GEHT DIE STRASSENZULASSUNG VERLOREN, DER BETRIEB AUF ÖFFENTLICHEN STRASSEN IST DANN VERBOTEN UND STRAFBAR! AUSSERDEM ERLISCHT DER VERSICHERUNGSSCHUTZ!

EXC models: The carburetor adjustments described above only apply to dethrottled motorcycles. Other measures will be required in addition to the carburetor adjustment for full engine performance. Your KTM dealer will be pleased to assist you.
CHANGES TO YOUR MOTORCYCLE WILL CAUSE YOU TO LOSE YOUR ROAD APPROVAL. IT WILL BE ILLEGAL TO OPERATE THE MOTORCYCLE ON PUBLIC ROADS! YOUR INSURANCE COVERAGE WILL ALSO BE CANCELLED!

Modelli EXC: Le tarature suindicate del carburatore valgono solo per motociclette potenziate. Per ottenere la piena potenza del motore sono richieste, oltre alla taratura del carburatore, anche altre misure. Il vostro concessionario KTM sarà sempre disposto ad aiutarvi.
MODIFICHE APPORTATE ALLA MOTOCICLETTA DETERMINANO LA PERDITA DELL'OMOLOGAZIONE STRADALE, L'IMPIEGO SU STRADE PUBBLICHE DI CONSEGUENZA È VIETATO E PASSIBILE DI PENA! INOLTRE DECADE LA COPERTURA ASSICURATIVA!

Modèles EXC : Les réglages de carburateur décrits ci-dessus valent seulement pour des machines débridées. Pour obtenir la pleine puissance, d'autres mesures sont nécessaires en plus de ces réglages. Les agents KTM connaissent ces mesures.
QUAND ON EFFECTUE DES TRANSFORMATIONS SUR UNE MOTO, L'HOMOLOGATION N'EST PLUS VALABLE, L'UTILISATION SUR LA VOIE PUBLIQUE EST INTERDITE ET TOMBE SOUS LE COUP DE LA LOI. DE PLUS LA COUVERTURE D'ASSURANCE DISPARAÎT.

Modelos EXC: Los reglajes del carburador arriba indicados son válidos solamente para motocicletas sin reducción. Para alcanzar la potencia plena del motor, además de la regulación del carburador son necesarias también otras medidas. Su distribuidor KTM le ayudará con todo gusto.
SI EFECTÚA CAMBIOS EN LA MOTOCICLETA, SE PIERDE EL PERMISO DE CIRCULACIÓN EN CARRETERAS; LA CIRCULACIÓN EN VÍAS PÚBLICAS QUEDA ENTONCES PROHIBIDA Y ES PUNIBLE. ¡ADEMÁS CADUCA LA PROTECCIÓN DEL SEGURO!









KTM Group Partner



KTM-Sportmotorcycle AG
A–5230 Mattighofen
www.ktm.at